# BOLETIM DA REPÚBLICA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE


# 4.º SUPLEMENTO


## IMPRENSA NACIONAL DE MOÇAMBIQUE, E.P.

### A V I S O

A matéria a publicar no «Boletim da República» deve ser remetida em cópia devidamente autenticada, uma por cada assunto, donde conste, além das indicações necessárias para esse efeito, o averbamento seguinte, assinado e autenticado: **Para publicação no «Boletim da República».**


## SUMÁRIO


Ministério dos Transportes e Comunicações:

**Diploma Ministerial n.º 117/2011:**

Publica os Regulamentos Técnicos Constantes dos Anexos à Convenção Internacional sobre a Aviação Civil, abreviadamente designados por MOZ. CAR'S.


## MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

### Diploma Ministerial n.º 117/2011

**de 3 de Maio**

Tornando-se necessário publicar os Regulamentos Técnicos constantes dos anexos à Convenção Internacional sobre a Aviação Civil aplicáveis ao país, adoptado pelo Decreto n.º 73/ /2009, de 15 de Fevereiro, do Conselho de Ministros, o Ministro dos Transportes e Comunicações, no uso das competências que lhe são atribuídas pelo n.º 1 do artigo 3 do referido Decreto, determina:

Único. São publicados os Regulamentos Técnicos constantes dos anexos à Convenção Internacional sobre a Aviação Civil aplicáveis ao país, abreviadamente designados por MOZ. CAR'S, que para efeitos do presente Diploma significa, Mozambique Civil Aviation Regulations, em anexo ao presente Diploma, dele fazendo parte integrante.

Publique-se.

A Primeira-Ministra, *Luísa Dias Diogo.*

## Regulamentos Técnicos Constantes dos Anexos a Convenção Internacional sobre a Aviação Civil MOZ-CAR`S

### SUBPARTE 1 – GERAL

**12.01.1. Aplicabilidade**

Esta Parte aplica-se para os procedimentos sobre a notificação e investigação de acidentes e incidentes envolvendo aeronaves civis.

**12.01.2. Responsabilidade do IACM**

O IACM é responsável pela promoção da segurança aérea e reduzir o risco de acidentes e incidentes.

**12.01.3. Designação do Chefe da Comissão de Inquérito**

(1) O Director-Geral poderá designar o chefe da comissão de inquérito para investigar qualquer acidente ou incidente nos termos desta Parte.

(2) O chefe da comissão de inquérito deverá ter poder, nos termos desta Parte, de:

(*a*) Ter o acesso incondicional à aeronave que se tenha envolvido em acidente ou incidente, aos destroços, ao local onde se encontram a aeronave ou destroços e ao local das marcas resultantes do acidente ou incidente que possam servir de evidências na investigação;

(*b*) Conservar uma aeronave que tenha se envolvido em acidente ou incidente, destroços, ou quaisquer marcas resultantes do acidente ou incidente que possam ser de assistência na investigação, por qualquer meio disponível, incluindo meios fotográficos;

(*c*) Examinar uma aeronave que tenha se envolvido em acidente ou incidente, destroços, qualquer parte ou componente ou qualquer objecto transportado pela aeronave e quaisquer marcas resultantes do acidente ou incidente que possam ser de assistência na investigação e remover a tal aeronave, destroços ou qualquer parte ou componente ou qualquer objecto nela transportado para fins de investigação;

(*d*) Compilar relatórios em relação à investigação;

(*e*) Ter acesso incondicional a toda a documentação, cadernetas, notas, fotografias, gravações e fitas

magnéticas, que o chefe da comissão de inquérito pode considerá-los necessários para a investigação. Os referidos documentos, cadernetas, notas, fotografias, gravações e fitas magnéticas deverão ser entregues imediatamente ao chefe da comissão de inquérito pelo seu detentor logo que for solicitado, e

(*f*) Obter informação de qualquer pessoa que possa ser importante para a investigação.

**12.01.4. Designação do investigador**

(1) O Director-Geral poderá designar investigadores para efeitos de assistência ao chefe da comissão de inquérito na investigação do acidente ou incidente.

(2) Um investigador poderá usufruir de todos os poderes conferidos ao chefe da comissão de inquérito nos termos do número (2) da secção 12.01.3, que sejam atribuídas ao determinado investigador pelo chefe da comissão de inquérito.

(3) O Director-Geral deverá emitir um documento a cada investigador que deverá especificar o nome completo do investigador e incluir uma frase referindo que:

(*a*) Tal investigador foi designado nos termos do número (1); e

(*b*) Tal investigador está credenciado para exercer quaisquer poderes a ele conferidos nos termos desta Parte.

**12.01.5 (Reservado)**

**12.01.6. Designação de Representantes Acreditados**

(1) O Director-Geral poderá designar:

(*a*) Um representante acreditado para fins de investigação de acidente ou incidente envolvendo uma aeronave registada em Moçambique que ocorra no território de outro Estado contratante ou não contratante; ou

(*b*) Um representante acreditado do Estado de registo, Estado de operador, Estado de projecto ou Estado do fabricante para fins de investigação de um acidente ou incidente envolvendo uma aeronave com registo estrangeiro que ocorra no território de Moçambique; e

(*c*) O representante acreditado designado nos termos dos números (1) e (2) poderá participar na investigação de acidente ou incidente sob controlo do chefe da comissão de inquérito.

(2) Um representante acreditado designado nos termos da alínea (*b*) do número (1) sob controle do chefe da comissão de inquérito poderá:

(*a*) Visitar o local da ocorrência;

(*b*) Avaliar os destroços;

(*c*) Obter informação de testemunhas e sugerir áreas de entrevista;

(*d*) Ter acesso a todas as evidências relevantes;

(*e*) Receber cópias de documentos relevantes, cadernetas, notas, fotografias, gravações e fitas magnéticas;

(*f*) Participar na revelação das gravações;

(*g*) Participar na peritagem dos componentes, reuniões técnicas, testes e simulações e noutras actividades de investigação;

(*h*) Participar nas deliberações durante a análise, constatações, causa ou causas e recomendações de segurança; e

(*i*) Proceder a entregas com respeito aos vários elementos de investigação.

**12.01.7. Designação de Conselheiro**

O Director-Geral poderá designar um conselheiro para efeitos de assistência ao chefe da comissão de inquérito de um acidente ou incidente.

**12.01.8. Estabelecimento do Sistema Confidencial de Comunicação de Perigo na Aviação**

(1) O Director-Geral deverá estabelecer um sistema confidencial de comunicação de perigo na aviação como forma de promover a segurança aérea e reduzir o risco de acidentes ou incidentes.

(2) Os requisitos e procedimentos para o sistema confidencial de comunicação de perigo e a forma como esse sistema deverá ser operado, serão de acordo como deverá ser prescrito pelo Director-Geral.

(3) Qualquer pessoa que desempenha ou que tenha desempenhado qualquer função nos termos do sistema confidencial de comunicação de perigo, não deverá revelar qualquer informação que ele tenha obtido durante o desempenho das funções que possa identificar a fonte do aviso referido na secção 12.02.5.

**SUBPARTE 2 – PROCEDIMENTOS DE NOTIFICAÇÃO DE ACIDENTE E INCIDENTE**

**12.02.1. Notificação de Acidentes ou Incidentes**

(1) O piloto comandante da tripulação de uma aeronave envolvida num acidente ou incidente dentro de Moçambique, ou se ele estiver morto ou incapacitado, um membro da tripulação, ou se não houver sobreviventes da tripulação ou se estiverem incapacitados, o operador ou proprietário, conforme o caso, deverá, o mais rapidamente possível, notificar:

(*a*) O Director-Geral;

(*b*) Uma unidade de serviço de tráfego aéreo, ou

(*c*) Esquadra policial mais próxima sobre o acidente ou incidente.

(2) Uma vez notificada a unidade de serviço de tráfego aéreo ou a esquadra mais próxima do acidente ou incidente nos termos do número (1), a tal unidade de serviços de tráfego aéreo ou esquadra policial deverão notificar imediatamente:

(*a*) O Director-Geral; e

(*b*) Ao gestor do aeródromo, caso o acidente ou incidente ocorra num aeródromo.

**12.02.2. Acidentes e Incidentes Graves que ocorram em Moçambique Envolvendo Aeronaves Registadas noutro Estado**

(1) O Director-Geral deverá encaminhar a notificação do acidente ou incidente grave ocorrido em Moçambique envolvendo aeronave registada noutro Estado com o mínimo de atraso para:

*a*) O Estado do Registo;

*b*) O Estado do Operador;

*c*) O Estado do Projecto;

*d*) O Estado do Fabricante, e;
*e*) A Organização da Aviação Civil Internacional, caso a aeronave envolvida seja de peso máximo à descolagem superior a 2.250 kg.

**12.02.3. Notificação de Acidentes e Incidentes fora de Moçambique**

O piloto comandante da tripulação da aeronave envolvida num acidente ou incidente fora de Moçambique, ou se ele estiver morto ou incapacitado, um membro da tripulação, ou se não houver sobreviventes da tripulação ou se estiverem incapacitados, o operador ou proprietário, conforme o caso, deverá, o mais rapidamente possível, notificar:

(*a*) A autoridade apropriada do território onde ocorreu o acidente ou incidente, directamente ou através de qualquer unidade de serviços de tráfego aéreo, e
(*b*) O Director-Geral sobre o acidente ou incidente.

**12.02.4. Particularidades da notificação**

(1) Qualquer notificação de acidente ou incidente referida na secção 12.02.1 ou 12.02.3 deverá:

(*a*) Incluir as seguintes particularidades:
(*i*) Tipo, modelo, marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave;
(*ii*) Nome do operador ou proprietário, conforme o caso;
(*iii*) Apelidos e letras iniciais dos nomes dos membros da tripulação;
(*iv*) Data e hora da ocorrência do acidente ou incidente, especificada em Tempo Universal Coordenado ou Tempo Local;
(*v*) Último ponto de partida e o ponto seguinte pretendido para aterragem da aeronave;
(*vi*) Localização do acidente ou incidente com referência ao ponto geográfico facilmente identificável, e se for conhecido, com referência à latitude e longitude;
(*vii*) Número de:
(*aa*) Membros da tripulação e de passageiros a bordo, mortos e gravemente feridos;
(*bb*) outras pessoas mortas ou gravemente feridas;
(*viii*) Natureza do acidente ou incidente e grau de danos na aeronave quando for conhecido;
(*ix*) características geográficas do local do acidente ou incidente;
(*x*) detalhes sobre quaisquer mercadorias perigosas ou substâncias perigosas conhecidas que estejam a bordo da aeronave; e
(*xi*) Quaisquer outras informações relevantes.
(*b*) Ser submetida imediatamente ao Director-Geral, e qualquer informação que não esteja disponível será submetida, por escrito, logo que se tornar disponível.

**12.02.5. Notificação de perigo**

(1) Qualquer pessoa envolvida num acidente ou incidente ou que assista a qualquer acidente ou incidente, perigo ou discrepância que possa perigar a segurança aérea, poderá notificar ao Director-Geral sobre o tal acidente, incidente, perigo ou discrepância.

(2) Qualquer pessoa que notifique ao Director-Geral sobre um acidente ou incidente não será absolvida do dever de notificar ao Director-Geral sobre o referido acidente ou incidente nos termos da secção 12.02.1 ou 12.02.3, conforme o caso.

**SUBPARTE 3 – INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES**

**12.03.1. Objectivo de Investigação de Acidentes e Incidentes**

O objectivo de investigação de acidentes e incidentes é determinar, nos termos das provisões desta Parte, os factos do acidente ou incidente no interesse da promoção da segurança aérea e a redução do risco de acidentes e incidentes aéreos, e não para fins punitivos.

**12.03.2. Procedimentos de Investigação de Acidentes e incidentes**

(1) Todos os acidentes e incidentes graves dos quais o Director-Geral for notificado nos termos desta Parte devem ser investigados pelo chefe da comissão de inquérito.

(2) Todos os incidentes, à excepção dos incidentes graves referidos no número (1), poderão ser investigados pelo chefe da comissão de inquérito.

(3) Uma investigação de acidente ou incidente deverá ser levada a cabo pelo chefe da comissão de inquérito, de acordo com os requisitos e regras, procedimentos e padrões constantes do Anexo 13.

(1) Qualquer pessoa solicitada pelo chefe da comissão de inquérito para prestar assistência ou providenciar informação que o chefe da comissão poderá considerar pertinente para a investigação do acidente ou incidente, será obrigado a prestar tal assistência ou providenciar a referida informação.

**12.03.3. Retenção de Objectos para fins de Investigação ou Inquérito**

Qualquer item ou destroço da aeronave envolvida num acidente ou incidente, ou qualquer parte ou componente desta, ou qualquer objecto transportado pode ser retido pelo chefe da comissão de inquérito até ao momento que não seja mais necessário para fins de investigação depois do qual o referido destroço, ou parte ou componente deste, será destruído deitado fora, a menos que alguém com o direito ao tal item, ou parte ou componente deste, tenha informado ao Director-Geral por escrito, dentro de 60 dias data da ocorrência do acidente ou incidente, que tal item ou componente ou parte lhe seja devolvido terminado o inquérito ou investigação.

**12.03.4. Solicitação do Estado de Registo, Estado de Operador, Estado de Fabricante e Estado de Projecto**

Em caso de solicitação dos Estados de Registo, Operador, Fabricante e Projecto para que a aeronave, seus conteúdos e qualquer outra evidência permaneçam conservados até a inspecção pelo representante acreditado do Estado requerente, o Director-Geral deverá tomar as providências necessárias para cumprir com a solicitação, desde que isso seja praticável e compatível com a própria condução da investigação, tomando em conta que a aeronave poderá ser movida para um local seguro para restringir pessoas, animais correio a valores, para prevenir destruição pelo fogo ou outras causas, ou para eliminar qualquer perigo de obstrução do tráfego aéreo, dos outros transportes ou

para o público, e tomando em consideração que esta medida não resulte em atraso desnecessário do retorno da aeronave ao serviço, caso seja aplicável.

**12.03.5. Recomendações de Segurança**

(1) A qualquer estágio da investigação de um acidente ou incidente, o chefe da comissão deverá recomendar ao Director-Geral e a outras autoridades apropriadas, incluindo as dos outros Estados, qualquer acção preventiva que se considere necessária para elevar o nível de segurança aérea.

(2) O Director-Geral deverá mandar, quando apropriado, quaisquer recomendações tiradas da sua investigação para outras autoridades de investigação de acidentes dos outros Estados visados, a ICAO quando os documentos da ICAO estiverem envolvidos.

**SUBPARTE 4 – LOCAL DO ACIDENTE**

**12.04.1. Protecção da Aeronave envolvida em Acidente**

(1) Quando o acidente ocorre dentro de Moçambique, o piloto comandante da aeronave envolvida num acidente ou incidente dentro de Moçambique, ou se ele estiver morto ou incapacitado, um membro da tripulação, ou se não houver sobreviventes da tripulação ou se estiverem incapacitados, o operador ou proprietário ou o gestor do aeródromo, se o acidente tiver ocorrido num aeródromo, deverá:

(*a*) Enquanto aguarda pela chegada de guarda policial, tomar medidas necessárias para prevenir qualquer interferência com aeronave, destroços ou qualquer bem transportado e quaisquer marcas resultantes do acidente que possam servir para a investigação, contrariando as providências desta Parte; e

(*b*) Em seguida, organizar juntamente com os membros de Polícia de Moçambique a protecção da aeronave, destroços, ou qualquer bem transportado e quaisquer marcas resultantes do acidente que possam servir para a investigação.

**12.04.2. Acesso ao Local do Acidente**

(1) Somente as seguintes pessoas terão acesso ao local do acidente:

(*a*) Membros dos serviços de busca e salvamento;

(*b*) Investigadores;

(*c*) Representantes acreditados;

(*d*) Conselheiro;

(*e*) Membros da Polícia da República de Moçambique; ou

(*f*) Qualquer outra pessoa autorizada pelo Director-Geral, ouvido o chefe da comissão de inquérito, poderão, salvo decisão contrária do chefe da comissão de inquérito, ter acesso à aeronave, destroços, ou qualquer bem transportado e quaisquer marcas resultantes do acidente que possam servir para a investigação.

(2) Cada a pessoa permitida nos termos deste número (1) ou por esta autorizada o acesso à aeronave, destroços, ou qualquer bem transportado e quaisquer marcas resultantes do acidente que possam servir para a investigação, está sujeita ao acompanhamento do chefe da comissão de inquérito até a conclusão da investigação.

**12.04.3. Controlo de Evidências**

A aeronave, os destroços, ou qualquer bem transportado e quaisquer marcas resultantes do acidente que possam servir para a investigação permanecerão sob controlo do chefe da comissão de inquérito até à sua libertação pelo referido chefe da comissão.

**12.04.4. Interferência com os Objectos e Marcas no Local do acidente**

(1) Nos termos das provisões desta Parte, ninguém deve interferir com a aeronave envolvida em acidente, os destroços, partes ou componentes da aeronave ou qualquer bem transportado e quaisquer marcas resultantes do acidente que possam servir para a investigação:

(*a*) Até uma autorização expressa pelo chefe da comissão de inquérito; e

(*b*) Até que uma autorização ou permissão seja emitida por um oficial aduaneiro, caso a aeronave careça de desembaraço aduaneiro.

(2) As provisões do número (10) não invalidam qualquer acção necessária para:

(*a*) O salvamento ou libertação de pessoas ou animais da aeronave ou do destroço;

(*b*) A protecção necessária da aeronave ou destroços da destruição pelo fogo ou outra causa;

(*c*) A salvaguarda do proprietário, operador ou guarda policial dos metais preciosos, jóias e valores monetários;

(*d*) A prevenção do perigo de obstrução a outras aeronaves, outros meios de transporte ou ao público; e

(e) A remoção da aeronave, qualquer parte ou componente desta ou quaisquer bens transportados para o local seguro se estiver na água ou em perigo.

**12.04.5. Remoção de Aeronaves Deficientes**

Dependendo da condição em que o Director-Geral poderá determinar, uma pessoa autorizada poderá orientar a qualquer pessoa para remover a aeronave danificada ou deficiente ou remover qualquer parte desta ou qualquer carga ou coisas a bordo para outro lugar às expensas do proprietário ou operador da aeronave.

**SUBPARTE 5 – RELATÓRIOS DA INVESTIGAÇÃO**

**12.05.1. Relatório Final**

(1) O chefe da comissão de inquérito, depois da conclusão da investigação do acidente ou incidente conduzida nos termos da Subparte 3, deverá apresentar ao Director-Geral um relatório sobre as constatações da investigação no modelo prescrito no Anexo 13 da ICAO.

(2) O relatório da investigação referido no número (1) deverá consistir em:

(*a*) Um relatório preliminar, se for do interesse da segurança aérea; e

(*b*) Um relatório final que deverá ser compilado de acordo com o prescrito no Anexo 13.

(3) Uma cópia do rascunho do relatório final da investigação deverá ser enviado para comentário para:

(*a*) O Estado de Registo;

(*b*) O Estado de Operador;
(*c*) O Estado de Projecto; e
(*d*) O Estado de Fabrico como apropriado.

(4) Se os comentários forem recebidos dentro de sessenta dias contados a partir da data da nota de envio, o chefe da comissão de inquérito deverá ou emendar o rascunho do Relatório Final para incluir os comentários consideráveis ou se for do anseio do Estado que providenciou os comentários, anexar no Relatório Final.

(5) Se os comentários não forem recebidos dentro de sessenta dias contados da data da nota de envio, o chefe da comissão de inquérito deverá elaborar o Relatório Final de acordo com o número (6).

(2) O rascunho do Relatório Final deverá ser revisto pelo Director-Geral para efeitos de resposta a todas as suas recomendações.

**12.05.2. Relatório Preliminar**

(1) Se a aeronave envolvida num acidente for de peso máximo a descolagem superior a 2. 250 kg, o Director-Geral deverá expedir o Relatório Preliminar exigido na alínea (*a)* do número (2) da secção 12.05.1 para:

(*a*) O Estado de Registo ou Estado da Ocorrência, conforme apropriado;
(*b*) O Estado do Operador;
(*c*) O Estado de Projecto;
(*d*) O Estado de Fabrico;
(*e*) Qualquer Estado que tenha facilitado informação relevante, facilidades significativas ou peritos; e
(*f*) A Organização da Aviação Civil Internacional.

(2) Quando uma aeronave, não coberta pelo número (1) se envolve em acidente e quando a aeronavegabilidade ou questões consideradas do interesse de outros Estados estiverem envolvidas, o chefe da comissão de inquérito deverá expedir o Relatório Preliminar para:

(*a*) O Estado de Registo ou Estado da Ocorrência, conforme apropriado;
(*b*) O Estado do Operador;
(*c*) O Estado de Projecto;
(*d*) O Estado de Fabrico; e
(*e*) Qualquer outro Estado que tenha providenciado informação relevante, facilidades ou peritos.

(3) O Relatório Preliminar será enviado para os Estados visados e a Organização da Aviação Civil Internacional numa das línguas de trabalho da ICAO.

**12.05.3. Homologação do Relatório**

(1) O Relatório Final, incluídas as respostas do Director-Geral às recomendações nele constantes, será submetido ao Conselho Técnico Aeronáutico para Homologação.

(2) O Conselho Técnico Aeronáutico é responsável pelo acompanhamento do cumprimento de todas as recomendações homologadas.

(3) Qualquer discórdia significativa entre o Conselho Técnico Aeronáutico e o Director-Geral será trazida ao Conselho de Administração para a resolução.

**12.05.4. Distribuição do Relatório**

(1) O Director Geral deverá enviar a cópia do Relatório Final sem demora para :

(*a*) O Estado de Registo;
(*b*) O Estado do Operador;
(*c*) O Estado de Projecto;
(*d*) O Estado de Fabrico;
(*e*) Qualquer Estado que os seus cidadãos tenham perecido ou tenham sofrido ferimentos graves, e
(*f*) Qualquer outro Estado que tenha providenciado informação relevante, facilidades ou peritos.

(2) Quando a investigação trate de um acidente ou incidente envolvendo uma aeronave com peso máximo à descolagem superior a 5700 kg, o Director-Geral deverá enviar a cópia do relatório final à Organização da Aviação Civil Internacional.

(3) O Relatório Final enviado à ICAO deverá ser preparado numa das línguas de trabalho da Organização e no formato indicado no Anexo 13.

# MOZ-CAR PARTE 21

## Procedimentos de Certificação de Aeronaves e seus Componentes

### SUBPARTE 1 – GERAL

**21.01.1. Aplicabilidade**

(1) Estes regulamentos aplicam-se a todas as pessoas que operam ou efectuam a manutenção de:

(*a*) Aeronaves registadas em Moçambique, independentemente de onde são operadas;
(*b*) Aeronaves registadas noutro Estado Contratante que sejam operadas por uma pessoa titular de uma licença ou autorização emitida por Moçambique, caso em que a manutenção de tais aeronaves deve ser efectuada de acordo com as normas do Estado de Registo, independentemente de onde a manutenção é efectuada; e
(*c*) Aeronaves de outros Estados Contratantes que operem em Moçambique.

(2) Estes regulamentos determinam os requisitos para:

(*a*) Certificação original de aeronaves e produtos aeronáuticos;
(*b*) Certificados suplementares do tipo;
(*c*) Emissão e renovação de um Certificado de Navegabilidade;
(*d*) Emissão de um certificado de ruído;
(*e*) Navegabilidade contínua de aeronaves e componentes aeronáuticos;
(*f*) Aprovação de navegabilidade para exportação;
(*g*) Aceitação de partes e acessórios a serem importados para moçambique.

**21.01.2. Definições**

(*a*) Para os efeitos da Parte 21, aplicam-se as seguintes definições:
(*a*) **Autoridade –** Órgão regulador aeronáutico nacional ou outra entidade estrangeira com atribuições similares;
(*b*) **Certificado de tipo –** Documento expedido por um Estado Contratante para definir o desenho de um tipo

de aeronave e certificar que o dito desenho satisfaz os requisitos pertinentes de aeronavegabilidade do Estado;

(*c*) **Directiva de navegabilidade –** Informação de navegabilidade contínua que se aplica aos seguintes produtos: aeronaves, motores de aeronaves, hélices e dispositivos. Uma directiva de navegabilidade é obrigatória se emitida pelo Estado de Desenho;

(*d*) **Grande modificação –** Grande modificação significa uma modificação que não figura na lista das especificações da aeronave, do motor ou das hélices da aeronave (1) que pode afectar de maneira apreciável a massa, a centragem, a resistência estrutural, a performance, o grupo motor, as operações, as características de voo ou outros factores que tenham a ver com a aeronavegabilidade; ou (2) que não se pode efectuar mediante operações elementares. Descrito no MOZCAT-AR 21.01.2 (1) (3);

(*e*) **Grande reparação –** Grande reparação significa uma reparação: (1) que, realizada indevidamente, pode afectar de maneira apreciável a massa, a centragem, a resistência estrutural, a performance, o grupo motor, as operações, as características de voo ou outros aspectos que tenham a ver com a aeronavegabilidade; ou (2) que não se realiza de conformidade com as prácticas aceites, ou não pode realizar-se mediante operações elementares. Descrito na MOZCATS: 21.01.2(1)(4);

(*f*) **Manutenção –** Execução dos trabalhos requeridos para assegurar a manutenção da aeronavegabilidade da aeronave, que inclui uma ou várias das seguintes tarefas: revisão geral, inspecção, substituição de peças, rectificação de defeitos e incorporação de uma modificação ou reparação;

(*g*) **Manutenção preventiva –** Operações simples ou menores de conservação e a substituição de pequenas peças *standard* que não requerem operações complexas de montagem. Descrita na MOZCATS: 21.01.2(1)(6).

(*h*) **Modificação –** A modificação de uma aeronave/produto aeronáutico em conformidade com um padrão aprovado;

(*i*) **Peça de vida limitada –** Qualquer peça para a qual um limite de substituição obrigatória seja especificado no desenho do tipo, nas instruções de navegabilidade contínua, ou no manual de manutenção;

(*j*) **Produto aeronáutico –** Qualquer aeronave, motor de aeronave, hélice, ou sub-conjunto, dispositivo, material, parte ou componente a ser instalada;

(*k*) **Produto de classe I –** Inclue qualquer aeronave completa, motor ou hélice que tenham uma certificação tipo de acordo com os requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis do Estado de desenho ou de fabrico para os quais tenha sido emitido um certificado de tipo ou documento equivalente;

(*l*) **Produto de classe II –** Inclui um componente maior dum produto da Classe I, por exemplo, asas, fuselagem, superfícies da empenagem, etc., cuja falha poderia pôr em perigo a segurança do produto de Classe I, ou qualque peça, material ou sistema;

(*m*) **Produto de classe III –** Corresponde a qualquer peça ou componente que não seja nenhum produto da Classe I ou Classe II e peça padronizada;

(*n*) **Reconstrução –** Restauração de uma aeronave ou de um produto aeronáutico utilizando métodos, técnicas y práticas aceitáveis para a Autoridade quando se tenha desmontado, limpado, inspeccionado segundo permitido, reparado conforme necessário, montado de novo e ensaiado com as mesmas tolerâncias e limites que um produto novo, mediante o uso de peças novas ou usadas que respeitem as tolerâncias e limites de peças novas;

(*o*) **Reparação –** Restauração de um produto aeronáutico à sua condição de aeronavegabilidade para assegurar que a aeronave continua satisfazendo os aspectos de desenho que correspondem aos requisitos de aeronavegabilidade aplicados para expedir o certificado de tipo para o tipo de aeronave correspondente, quando esta tenha sofrido danos ou desgaste pelo uso;

(*p*) **Requisitos de navegabilidade apropriados –** Os códigos de navegabilidade abrangentes e detalhados estabelecidos, adoptados ou aceites por um Estado Contratante para a classe de aeronave, motor ou hélice em consideração;

(*q*) **Revisão geral (overhaul) –** Restauração de uma aeronave ou de um produto aeronáutico mediante a utilização de métodos, técnicas e práticas aceitáveis para a Autoridade, incluindo os trabalhos de desmontagem, limpeza e inspecção permitidos, as reparações necessárias e uma nova montagem, e ensaiados de conformidade com normas vigentes e dados técnicos, ou com normas actuais e dados técnicos aceitáveis para a Autoridade, que tenham sido estabelecidos e documentados pelo Estado de desenho, o titular do certificado de tipo, o certificado suplementar de tipo ou uma aprovação de materiais, partes, processos ou dispositivos de conformidade com uma Ordem Técnica Standard (TSO);

(*r*) **Validar (um Certificado de Navegabilidade) –** Acção levada a cabo pelo Estado Contratante, como alternativa à emissão do próprio Certificado de Navegabilidade, ao aceitar um Certificado de Navegabilidade emitido por outro Estado Contratante como o equivalente ao seu próprio Certificado de Navegabilidade.

**21.01.3. — Abreviaturas**

São utilizados na Parte 21 as seguintes abreviaturas:

(*a*) AOC – Certificado de Operador Aéreo;
(*b*) OMA – Organização de Manutenção Aprovada;
(*c*) MEL – Lista de Equipamento Mínimo;
(*d*) PIC – Piloto Comandante;
(*e*) PMA – Aprovação do Fabricante de Partes;
(*f*) STC – Certificado Suplementar do Tipo;
(*g*) TMA – Técnico de Manutenção de Aeronaves;
(*h*) TSO – Norma Técnica *Standard*.

**21.01.4. Tipos de Aeronaves**

(1) Para a finalidade do presente Regulamento, os tipos de aeronaves são:

(*a*) Planadores e planadores a motor;
(*b*) Ultraleves;
(*c*) Aeronaves;

(*d*) Helicópteros;
(*e*) Balões livres providos de tripulação;
(*f*) Balões dirigíveis não rígidos; e
(*g*) Balões dirigíveis rígidos.

(2) Os padrões de navegabilidade de concepção aplicáveis para cada tipo de aeronave referenciado no Sub regulamento (1), são os referenciados no regulamento 21.02.1.

**21.01.5. Inspecções e Auditorias de Segurança**

(1) Qualquer requerente à emissão de qualquer certificado, aprovação ou autorização nos termos dos regulamentos desta Parte, deverá permitir uma pessoa autorizada realizar tais inspecções ou testes em voo e em terra que se julguem necessários para verificar a validade de qualquer candidatura feita nos termos desta Parte.

(2) O titular de qualquer certificado, aprovação ou autorização emitida sob esta parte, permitirá qualquer pessoa autorizada realizar tais inspecções e auditorias de segurança, incluindo inspecções e auditorias de segurança aos seus parceiros ou subcontratados, que podem ser necessários para determinar a conformidade com os requisitos apropriados prescritos nesta Parte.

**21.01.6. Registo de Certificados**

(1) O Orgão Regulador mantém um registo de todos os certificados, aprovações e autorizações emitidos nos termos dos regulamentos desta Parte.

(2) O registo conterá os seguintes detalhes:

(*a*) O nome completo do portador do certificado, da aprovação ou autorização;
(*b*) O endereço postal do portador do certificado, da aprovação ou autorização;
(*c*) Números do telefone e do telefax do portador do certificado, da aprovação ou autorização;
(*d*) A data em que o certificado, a aprovação ou a autorização foi emitida; e
(*e*) A nacionalidade do portador do certificado, da aprovação ou autorização.

(3) Os detalhes referenciados no sub regulamento (2) serão gravados no registo dentro de sete dias a partir da data em que o certificado, aprovação ou autorização for emitido pelo órgão Regulador.

(4) O registo será arquivado num lugar seguro no IACM.

(5) Uma cópia do registo será fornecida pelo Orgão Regulador, com base no pagamento da taxa apropriada prescrita em regulamento específico relativo aos emolumentos a qualquer pessoa que solicitar a cópia.

**21.01.7. Isenções**

O Órgão Regulador pode dispensar qualquer pessoa de qualquer requisito nesta Parte, seguindo os procedimentos prescritos na Parte 11.

## SUBPARTE 2 - CERTIFICAÇÃO DE AERONAVES E PRODUTOS AERONÁUTICOS

**21.02.1. Código de Navegabilidade Aplicável**

(*a*) Até Moçambique desenvolver um Código de Navegabilidade completo, os requisitos obrigatórios e padrões de concepção do Estado de Desenho aplicam-se a todas as aeronaves registadas em Moçambique;

(*b*)A Autoridade fará aplicar o Código de Navegabilidade completo e detalhado emitido pelo Estado de Desenho, desde que:

(*a*) O Estado de emissão seja um Estado Contratante da ICAO;
(*b*) O Código de Navegabilidade respeite as normas e práticas recomendadas do Anexo 8 da ICAO;
(*c*) Uma cópia dos regulamentos que conformam o Código de Navegabilidade, publicados na língua inglesa, seja fornecida com a candidatura ao Certificado de Aceitação do Tipo;
(*d*) Exista um método satisfatório de actualização da cópia da Autoridade dos regulamentos que conformam o Código de Navegabilidade, durante o tempo em que a aeronave esteja registada em Moçambique.

(*c*) Os Códigos de Navegabilidade que são aceites e aplicados pela Autoridade na determinação da emissão de um certificado de navegabilidade e de navegabilidade contínua são os:

(*a*) Da Administração Federal da Aviação dos Estados Unidos;
(*b*) Da Agência Europeia para a Segurança da Aviação;
(*c*) Do Ministério dos Transportes do Canadá;
(*d*) Qualquer outro código que o IACM considere ser do interesse público aceitar.

**21.02.2. Certificados do Tipo**

A Autoridade não irá emitir certificados do tipo, certificados de produção ou outras aprovações afins relativamente a aeronaves e produtos aeronáuticos até ser submetido uma candidatura e a Autoridade tiver aprovado os regulamentos ou as disposições para a emissão de um certificado de navegabilidade, ou um documento de navegabilidade apropriado para o produto em questão.

**21.02.3. Certificados de Aceitação do Tipo**

**(1) Categorias de um Certificado de Aceitação do Tipo**

As categorias dos certificados de aceitação de Tipo são:

(*a*) categoria regular *(standard)* do certificado de aceitação do tipo para um produto da Classe I a ser importado para Moçambique; e
(*b*) Categoria restrita do certificado de aceitação de tipo para um produto da Classe I a ser importado para Moçambique.

**(2) Pedido de Emissão de um Certificado de Aceitação do Tipo**

(*a*) Um candidato que pretenda importar qualquer novo Tipo ou modelo de aeronave ou outro produto aeronáutico de Classe I para Moçambique deverá solicitar à Autoridade a emissão de um Certificado de Aceitação do Tipo; e
(*b*) Até 120 dias após a entrada em vigor do presente Regulamento, o proprietario ou operador de uma aeronave registada em Moçambique deverá requerer a emissão de um certificado de aceitação do tipo, de acordo com os requisitos desta secção.
(*c*) O requerimento para a emissão de um certificado de aceitação do tipo para um produto da Classe I será:

(*i*) Dirigido ao Órgão Regulador num formulário apropriado de acordo com o MOZ-CATS- AR; e

(*ii*) acompanhado por:

*aa*. Prova de pagamento de Emolumento apropriado cujo valor está definido nos termos de regulamentação especifica; e

*bb*. Prova de cumprimento com um código de navegabilidade aceite pelo IACM.

(*d*) Onde se mostre necessário e conforme determinado pelo Director-Geral, o requerente providenciará que o pessoal do IACM seja adequadamente treinado para permitir o acompanhamento da operação do produto em Moçambique.

**(3) Condições para a emissão do Certificado de Aceitação do Tipo**

(*a*) A Autoridade pode aceitar um certificado do tipo ou um documento equivalente emitido pelo Estado de Desenho a respeito de uma aeronave ou de um componente da aeronave se:

(*i*) O certificado do tipo ou o documento equivalente tiver sido emitido com base num Código de Navegabilidade reconhecido pela Autoridade; ou

(*ii*) Uma avaliação técnica, tendo como referência um código de navegabilidade reconhecido, da concepção, materiais, equipamento de construção, performance e manutenção da aeronave ou componente da aeronave tiver sido realizada pela Autoridade e tido em como:

*a*. Cumpre com os padrões exigidos do Código de navegabilidade reconhecido;

*b*. Está em conformidade com quaisquer outros requisitos determinados pela Autoridade;

*(iii*) A aeronave ou o produto aeronáutico para o qual se pretende o Certificado de Aceitação do Tipo cumprir com os requisitos destes regulamentos.

(*b*) A Autoridade pode recusar a emissão de um Certificado de Aceitação do Tipo se considerar que tal emissão é contrária ao interesse público, caso em que a Autoridade fará notificar, por escrito, o candidato das razões para a recusa;

(*c*) Com a aceitação do Certificado do Tipo pela Autoridade, a Autoridade pode, antes da emissão do certificado de navegabilidade regular ou especial, requerer ao candidato que cumpra com quaisquer requisitos adicionais conforme determinados pela Autoridade.

**(4) Requisitos de Dados**

(*a*) Um requerente para a emissão de um certificado de aceitação do tipo para um produto da Classe I deve fornecer ao Órgão Regulador:

(*i*) A prova de que o projecto-tipo tenha sido aprovada pela autoridade do Estado de Desenho ao emitir um certificado tipo ou um documento equivalente;

(*ii*) Os detalhes do código de aeronavegabilidade cumprido, para a emissão do certificado tipo referido no parágrafo *(i)*, incluindo:

*aa*. Os padrões de navegabilidade aplicáveis ao projecto;

*bb*. A data efectiva de tais padrões;

*cc*. Algumas condições especiais impostas sob a certificação tipo estrangeira;

*dd*. Quaisquer requisitos que não tenham sido cumpridos e quaisquer factores de compensação que forneçam um nível equivalente da segurança; e

*ee*. Quaisquer limitações da navegabilidade.

*(iii)* Uma lista que identifica os dados submetidos para a emissão do certificado do tipo referenciado no subparágrafo (*i*), mostrando a conformidade com os padrões de navegabilidade apropriados aplicáveis ao projecto;

(*b*) Uma cópia do manual do vô aprovado sob um certificado de tipo estrangeiro ou, se os padrões de navegabilidade apropriados relativos ao projecto não requererem que o manual do voo seja fornecido, o manual do voo que cumpre com os padrões prescritos no Documento MOZ-CATS- AR;

(*c*) O catálogo de peças ilustradas; o manual da manutenção do produto;

(*d*) Toda a informação de serviço actualizada emitida pelo fabricante do produto; e

(*e*) Prova de que o fabricante tenha concordado em fornecer ao Órgão Regulador a cópia de todas as emendas e re-emissões dos documentos referidos nos parágrafos *(iv), (v) e (vi).*

**(5) Emissão, Formato e Validade do Certificado de Aceitação do Tipo**

(*a*) Um pedido nos termos do regulamento 21.02.3 (2) será aceite e um certificado de aceitação do tipo para um produto da Classe I emitido, se o pretendente cumprir com as provisões dos regulamentos 21.02.3 (3) e 21.02.3. (4);

(*b*) O Certificado de Aceitação do tipo poderá ser emitido nas categorias; Regular e restrita referenciadas no Regulamento 21.02.3 (1), se as provisões dos Regulamentos 21.02.3 (3) e 21.02.3 (4) para cada categoria forem cumpridas;

(*c*) Um certificado de aceitação tipo da categoria restrita especificará os propósitos operacionais para os quais o produto foi certificado;

(*d*) O certificado de aceitação do tipo será emitido consoante um impresso apropriado prescrito no Documento MOZ-CATS- AR;

(*e*) Um certificado de aceitação do tipo permanencerá válido até que esteja submetido pelo seu portador, ou seja suspenso por uma pessoa autorizada, ou cancelado pelo Órgão Regulador;

(*f*) O titular do Certificado de Aceitação do Tipo suspenso produzirá imediatamente o respectivo Certificado de Aceitação do Tipo à pessoa indicada e autorizada para o endosso apropriado;

(*g*) O titular do Certificado de aceitação do tipo que for cancelado, deve, dentro de trinta dias da data em que o Certificado de Aceitação do Tipo é cancelado, submeter tal Certificado Tipo de Aceitação ao Orgão Regulador.

(6) O Orgão Regulador pode especificar uma gama de números de série ou modelos de produtos a que o certificado se aplica, ou redefinir a aplicabilidade do certificado se as disposições destes regulamentos forem cumpridas com relação a qualquer produto adicional.

(7) Neste Regulamento, "Código de Navegabilidade reconhecido" significa os padrões relativamente à concepção, materiais, equipamento de construção, performance e manutenção das aeronaves e dos componentes de aeronaves emitidos pelo Estado de Desenho e aceites e determinados pela Autoridade.

**21.02.4. Aceitação de Certificados Suplementares do Tipo**

(1) Qualquer pessoa que altere um produto introduzindo uma alteração importante no desenho do tipo, mas não tão grande que necessite de efectuar uma nova candidatura para a obtenção do certificado do tipo, deverá candidatar-se a um Certificado Suplementar do Tipo junto da agência reguladora do Estado de Desenho que aprovou o certificado do tipo para o produto em questão, ou junto do Estado de Registo da aeronave desde que o Estado de Registo tenha capacidade técnica para avaliar a mudança proposta de acordo com desenho do tipo. O candidato deverá efectuar a candidatura de acordo com os procedimentos determinados por esse Estado.

(2) Depois da emissão de um Certificado Suplementar do Tipo pelo Estado de Desenho, essa mesma pessoa deverá requerer junto da Autoridade a aceitação do Certificado Suplementar do Tipo num formulário e do modo determinado pela Autoridade.

**SUBPARTE 3 - NAVEGABILIDADE CONTÍNUA DE AERONAVES E COMPONENTES**

**21.03.1. Informação de Navegabilidade Contínua**

(1) O Órgão Regulador fará notificar o registo da aeronave em Moçambique ao Estado de Desenho, e solicitar que o IACM receba todas e quaisquer directivas de navegabilidade relativas a tal aeronave, célula, motor, hélice, acessório ou componente e quaisquer requisitos para o estabelecimento de programas de navegabilidade contínua específicos.

(2) As directivas de navegabilidade emitidas pelo Estado de Desenho, ao considerar que uma condição na aeronave, célula, motor, hélice, acessório ou componente não é segura, aplicam-se às aeronaves civis registadas em Moçambique, hélice, acessório ou componente, do tipo identificado nessa directiva de navegabilidade.

(3) Quando um fabicante identificar um boletim de serviço como mandatório, tal boletim de serviço aplica-se às aeronaves civis registadas em Moçambique, do tipo identificado nesse boletim de serviço.

(4) O Órgão Regulador pode avaliar a informação de navegabilidade contínua, incluindo os boletins de serviço do fabricante e outras fontes de dados, ou desenvolver e determinar inspecções, procedimentos e limitações, em relação à aeronave ou produto aeronáutico afectado, para cumprimento obrigatório em Moçambique.

(5) Nenhuma pessoa poderá operar qualquer aeronave civil registada em Moçambique para a qual as disposições desta subsecção se apliquem, excepto de acordo com os boletins de serviço e as directivas de navegabilidade aplicáveis.

**SUBPARTE 4 – CERTIFICADOS DE NAVEGABILIDADE**

**21.04.1. Aplicabilidade**

(1) Esta Subparte determina os procedimentos necessários para a emissão de certificados de navegabilidade e outras certificações relativas à produtos aeronáuticos registados em Moçambique.

(2) A Autoridade fará emitir um certificado de navegabilidade relativamente a uma aeronave registada em Moçambique com base em provas satisfatórias de que a aeronave cumpre com os aspectos de concepção dos requisitos de navegabilidade apropriados (certificado do tipo).

**21.04.2. Identificação de aeronaves**

(1) Cada candidato a um certificado de navegabilidade deverá demonstrar que a aeronave possui placas de identificação apropriadas.

**21.04.3. Classificação de Certificados de Navegabilidade**

(1) São as seguintes as categorias dos certificados de navegabilidade:

(*a*) Certificado de Navegabilidade Regular;
(*b*) Certificado de Navegabilidade Restrito;
(*c*) Certificado de Navegabilidade especial.

(2) Um certificado de navegabilidade regular deverá ser emitido em relação às aeronaves da categoria e modelo específicos e designadas pelo Estado de Desenho no certificado do tipo. São os seguintes, os tipos de certificados de navegabilidade regulares:

(*a*) Normal;
(*b*) Utilitário;
(*c*) Acrobático;
(*d*) Transporte;
(*e*) Balão; e
(*f*) Outro.

(3) Um certificado de navegabilidade restrito deverá ser emitido em relação às aeronaves da categoria e modelo específicos e designadas pelo Estado de Desenho no certificado do tipo para propósitos de operações especializadas incluíndo as actividades exercidas no âmbito do trabalho aéreo.

(4) Certificado de navegabilidade especial deverá ser emitido em relação às aeronaves que não cumpram com os requisitos do Estado de Desenho para a emissão de um certificado de navegabilidade regular ou restrito. Os tipos de certificados de navegabilidade especial incluem:

(*a*) Certificado experimental;
(*b*) Autorização especial de voo;
(*c*) Outros.

**21.04.4. Pedido para Emissão ou Emenda do Certificado de Navegabilidade**

(1) Qualquer proprietário de uma aeronave, ou o seu representante autorizado, podem requerer para a emissão de um certificado de navegabilidade para a aeronave, ou a sua emenda.

(2) O pedido para emissão de um certificado de navegabilidade tanto regular como restrito ou sua emenda será:

(*a*) Dirigido ao Director-Geral do Órgão Regulador em formulário apropriado como prescrito no Documento MOZ-CATS-AR; e
(*b*) Acompanhado pelo:

(*i*) comprovativo de pagamento do Emolumento apropriado cujo valor está definido nos termos de regulamentação específica;
(*ii*) Prova da conformidade com as provisões do regulamento 21.04.5; e
(*iii*) No caso de um pedido para a emissão ou emenda de um certificado de navegabilidade regular ou restrito em relação a um tipo de aeronave certificada dentro da:

*aa.* Categoria comercial do transporte aéreo de passageiro;
*bb.* Categoria comercial do transporte aéreo de carga;
*cc*. Categoria de trabalho aéreo; ou
*dd*. Categoria do treinamento do voo;

*c)* uma cópia do certificado do operador aéreo possuído pelo pretendente ou, se a aeronave for usada por um locatário, uma cópia do acordo de aluguer entre o pretendente e o locatário e uma cópia do certificado do operador aéreo possuído por tal locatário.

(3) O pedido para a emissão de um certificado experimental, ou sua emenda, será feito nos mesmos termos do subregulamento da alínea (2) anterior.

(4) O pedido para a emissão de uma autorização especial do voo, ou sua emenda, será:

(*a*) Dirigida ao Director-Geral do Órgão Regulador em formulário apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS- AR; e

(*b*) Acompanhado de:

(*i*) Comprovativo de pagamento de Emolumento apropriado cujo valor está definido nos termos de regulamentação específica; e

(*ii*) Prova da conformidade com as provisões do Regulamento 21.04.6.

**21.04.5. Requisitos Para O Certificado de Navegabilidade de Categoria Regular Restrito**

(1) Um requerente para a emissão de um certificado de navegabilidade da categoria regular ou restrita para uma aeronave, ou sua emenda, deve fornecer ao Órgão Regulador a prova de que:

(*a*) O certificado de aceitação do tipo da categoria regular ou restrita foi emitido para o tipo de aeronave nos nos termos do regulamento 21.02.3 (5);

(*b*) Uma declaração de conformidade foi emitida pela, ou de acordo com as leis da Autoridade do Estado de Desenho.

(2) O Requerente deve, além das provisões do sub regulamento (1), providenciar ao Orgão Regulador com a prova de que:

(*a*) A aeronave conforma-se com o certificado tipo apropriado ou certificado de aceitação tipo;

(*b*) Qualquer modificação à aeronave conforma-se às mudanças do projecto aprovada para o tipo;

(*c*) A aeronave cumpre com as directrizes apropriadas da navegabilidade emitidas pelo Estado de desenho ou de Fabrico;

(*d*) A aeronave é emitida com o manual de voo apropriado, quaisquer cadernetas técnicas (da aeronave, motor ou hélice e diário de navegação), dados relativos às reparações ou alterações incorporadas, e outros documentos que o Orgão Regulador possa exigir;

(*e*) A aeronave está em condição de uma operação segura;

(*f*) A aeronave foi mantida de acordo com dados aprovados; e

(*g*) Cumpre com todos requisitos adicionais prescritos no Documento MOZ-CAT-AR.

(3) O titular de um certificado de navegabilidade deverá a qualquer altura provar ao Órgão Regulador que:

(1) A aeronave continua a cumprir com os requisitos apropriadas de navegabilidade depois de uma modificação, reparação ou a instalação de uma peça de substituição; e

(2) É mantida em condições satisfatórias de segurança e de conformidade com os requisitos de manutenção da Parte 43.

**21.04.6. Requisitos para a Autorização Especial do Voo e Autorização do Voo de Teste**

(1) Uma pessoa que solicite a emissão de uma autorização especial do voo ou uma autorização do voo de teste para uma aeronave, ou sua emenda, deve fornecer ao Orgão Regulador uma declaração que contenha:

(*a*) A finalidade do voo;

(*b*) O itinerário proposto;

(*c*) A tripulação necessária para operar a aeronave e seu equipamento;

(*d*) Detalhes de quaisquer inconformidades com os padrões de navegabilidade apropriados relativos ao projecto, referenciados no regulamento 21.02.3(4);

(*e*) Alguma limitação que o requerente julgar necessário para a operação segura da aeronave;

(*f*) "Certificado de aptidão para o voo" assinado por uma Organização da Manutenção de Aeronaves como prescrito na parte 21 dos documentos MOZ-CATS; e

(*g*) Qualquer outra informação que o Órgão Regulador puder solicitar com a finalidade de prescrever limitações de operação.

(2) Um requerente para a emissão uma autorização especial do voo ou de uma autorização do voo de teste para qualquer aeronave construída por amador ou aeronave construída por produção amadora, ou sua emenda, fornecerá ao Órgão Regulador:

(*a*) Uma declaração que especifica a finalidade para que a aeronave deve ser usada;

(*b*) Prova da conformidade com os padrões apropriados do projecto da navegabilidade referenciado no regulamento 21.02.3(4);

(*c*) Qualquer informação que o Órgão Regulador puder solicitar para proteger o público;

(*d*) Algum documento relacionado com a operação da aeronave que o Órgão Regulador possa requer; e

(e) A prova de que a aeronave cumpre com todas as mudanças do projecto necessárias para uma operação segura que o Orgão Regulador possa solicitar.

**21.04.7. Emissão ou validação de um certificado de navegabilidade regular**

(1) O Certificado de Navegabilidade Regular ou Restrito será emitido num impresso apropriado e conter a informação definida no documento MOZ-CATS-AR.

(2) A Autoridade fará emitir ou validar um certificado de navegabilidade regular se:

(*a*) O candidato cumprir com as provisões de regulamento 21.04.4 e 21.04.5;

(*b*) A aeronave tiver sido inspeccionada nos últimos trinta dias de acordo com as regras de execução de inspecções e considerada, pelo pessoal indicado pela Autoridade, como estando em condições de navegabilidade; e

(*c*) A Autoridade considerar, após uma inspecção, que a aeronave está em conformidade com o desenho do tipo e está em condições de operar em segurança.

(3) Um certificado de navegabilidade será emitido na condição de que a aeronave seja utilizada apenas para os seguintes fins:

(*a*) Transporte aéreo comercial (passageiros): qualquer fim;

(*b*) Transporte aéreo comercial (carga): qualquer fim que não o transporte aéreo comercial de passageiros;

(*c*) Trabalho aéreo: qualquer fim que não o transporte aéreo comercial ou aviação geral;

(*d*) Treino de voo: qualquer fim relacionado com instrução de voo para pilotos;

(*e*) Aviação geral: qualquer fim que não seja nenhum dos especificados anteriormente.

(4) A Autoridade pode considerar válido um certificado de navegabilidade emitido por outro Estado Contratante se a aeronave estiver registada em Moçambique pelo período especificado nesse certificado. O certificado de validação deverá ser acompanhado do certificado de navegabilidade original e juntos deverão ser considerados como equivalentes a um certificado de navegabilidade emitido por Moçambique.

(5) O Certificado de Navegabilidade regular ou o certificado de validação deverão ser emitidos na Língua Portuguesa e deverão incluir uma tradução em Inglês.

**21.04.8. Emissão de Autorização Especial de Voo**

(1) A Autoridade pode emitir uma autorização especial de voo a uma aeronave que não esteja qualificada para um certificado de navegabilidade regular.

(2) A aeronave que possua um certificado de navegabilidade especial deverá estar sujeita à limitações de operação dentro de Moçambique, não podendo efectuar voos internacionais. A Autoridade deverá emitir limitações de operação específicas para cada certificado de navegabilidade especial.

(3) A Autoridade pode emitir uma autorização especial de voo a uma aeronave que seja capaz de um voo seguro, mas que não consiga cumprir os requisitos de navegabilidade aplicáveis, para os seguintes fins:

(*a*) Voar até uma base onde sejam efectuadas reparações, modificações, manutenção ou inspecções, ou até um ponto de armazenamento;

(*b*) Realizar testes após efectuar reparações, modificações ou manutenção;

(*c*) Entregar ou exportar aeronaves;

(*d*) Evacuar a aeronave de áreas de perigo eminente; e

(*e*) Operar a uma massa que exceda a massa máxima à descolagem certificada da aeronave em voos para além de um raio normal sobre áreas de terra ou água se não estiverem disponíveis recursos de aterragem e combustível adequado. O excesso de massa é limitado ao combustível adicional, equipamentos de transporte de combustível, e equipamento de navegação necessário para o voo.

(4) A Autoridade pode emitir uma autorização especial de voo com autorização contínua para uma aeronave que não cumpra com os requisitos de navegabilidade aplicáveis mas que seja capaz de um voo seguro, com o fim de conduzir a aeronave a uma base onde sejam efectuadas manutenções ou reparações. A autorização emitida sob este parágrafo consiste numa autorização, incluindo as condições e limitações de voo, as quais estão dispostas nas especificações de operações do titular do AOC. A autorização referida neste parágrafo pode ser emitida a um titular de um AOC certificado sob as Partes 121/ /127/135 dos MOZ-CARs.

(5) No caso de autorizações especiais de voo, a Autoridade fará exigir um endosso apropriado referente à manutenção efectuada no registo permanente da aeronave por parte de uma pessoa ou organização autorizada de acordo com a Parte 145, declarando que a aeronave em causa foi inspeccionada e considerada segura para o voo pretendido.

(6) O operador deverá informar o(s) Estado(s) ao longo da rota pretendida sobre as condições da aeronave e do voo pretendido e obter todas as autorizações de sobrevoo exigidas.

**21.04.9. Duração do Certificado de Navegabilidade**

(1) Um certificado de navegabilidade deverá ser renovado ou permanecer em vigor conforme as leis do Estado de Registo.

(2) Um certificado de navegabilidade, regular ou restrito, emitido de acordo com estes regulamentos, é válido por doze meses desde a data de emissão, a menos que:

(*a*) Seja especificado um período mais curto pela Autoridade;

(*b*) A Autoridade emende, prolongue, suspenda, revogue ou ponha termo ao certificado de outra forma; e

(*c*) O proprietário ou o operador da aeronave devolva o certificado à Autoridade.

(3) A validade de um certificado de validação emitido por Moçambique não deverá ser superior ao período de validade do certificado de navegabilidade emitido pelo Estado de Registo, ou um ano, valendo o que for mais curto.

(4) Uma autorização especial de voo é válida pelo período de tempo especificado na autorização.

(5) A navegabilidade contínua de uma aeronave deverá ser determinada através de uma inspecção periódica em intervalos apropriados tendo em conta o espaço de tempo e o tipo de serviço.

(6) Qualquer omissão na manutenção de uma aeronave em condições de navegabilidade, conforme definido nos requisitos de navegabilidade adequados do Estado de Registo, inabilita a aeronave para a sua utilização até esta voltar a ter condições de navegabilidade.

(7) Um certificado de navegabilidade regular, restrito ou especial emitido em relação a uma aeronave deixa de ser válido se:

(*a*) A aeronave ou qualquer dos seus equipamentos requeridos para a navegabilidade forem sujeitos à manutenção ou se qualquer peça da aeronave ou tal equipamento for removida ou substituída, de uma forma e com o material de um tipo diferente do aprovado pela Autoridade, quer de maneira geral, quer em relação a uma classe de aeronave ou a uma aeronave em particular;

(*b*) A aeronave ou qualquer um dos equipamentos não forem sujeitos a manutenção como exigido pelo programa de manutenção ou pelo plano de manutenção aprovado pela Autoridade em relação a essa aeronave;

(*c*) Uma inspecção ou modificação classificadas como obrigatórias pela Autoridade e aplicáveis à aeronave ou a qualquer equipamento, conforme supracitado, não tiverem sido concluídas da forma que a Autoridade considere satisfatória; ou

(*d*) A aeronave ou qualquer equipamento, conforme supracitado, sofrer danos que tenham sido confirmados durante uma inspecção como afectando a navegabilidade da aeronave;

(*e*) A aeronave for removida do registo nacional aeronáutico.

**21.04.10. Condições da Autorização Especial de Voo**

(1) Uma pessoa não deverá pilotar uma aeronave sob uma autorização especial de voo a não ser que esteja em conformidade com as condições deste Regulamento.

(2) Uma pessoa que pilote uma aeronave sob a autorização especial de voo referida em 21.04.8 deverá assegurar que:

(*a*) O voo seja efectuado sob a supervisão de uma pessoa aprovada pela Autoridade para tal voo, com sujeição a quaisquer condições adicionais que possam ser especificadas na autorização;

(*b*) Uma cópia da autorização seja transportada a bordo sempre que a aeronave esteja a ser utilizada sob as condições da autorização;

(*c*) As marcas de matrícula atribuídas à aeronave estejam visíveis;

(*d*) Não sejam transportadas a bordo pessoas ou bens por conta de outrem;

(*e*) Apenas pessoas essenciais à operação segura da aeronave, as quais devem ser notificadas acerca do conteúdo da autorização, sejam transpor-tadas na aeronave;

(*f*) A aeronave apenas seja operada por uma tripulação de voo que possua qualificações do tipo ou validações adequadas, com experiência suficiente para avaliar os motivos da não conformidade da aeronave com os padrões de navegabilidade determinados;

(*g*) O voo seja conduzido de acordo com as regras operacionais de voo aplicáveis e com os procedimentos dos Estados ao longo do itinerário pretendido;

(*h*) O itinerário seja escolhido de modo a que as áreas de tráfego aéreo intenso, áreas de grande concentração de pessoas de uma cidade, vila ou povoado, ou quaisquer outras áreas onde o voo possa criar uma exposição prejudicial para as pessoas ou bens, sejam evitadas;

(*i*) O voo seja efectuado de acordo com as limitações de performance determinadas no manual de voo da aeronave e quaisquer outras limitações que a Autoridade possa impor para esse voo;

(*j*) Todos os voos sejam conduzidos antes da data de validade da autorização especial de voo ou de qualquer outro prazo que a Autoridade assim determine por escrito; e

(*k*) A aeronave não parta para o voo sob uma autorização especial de voo a não ser que a aeronave tenha a bordo as autorizações exigidas do(s) Estado(s) ao longo do itinerário pretendido.

**21.04.11. Emenda ao Certificado de Navegabilidade**

(1) A Autoridade poderá emendar ou modificar o certificado de navegabilidade:

(*a*) Se requerido por um operador;

(*b*) Por sua própria iniciativa;

(2) A emenda pode ser feita sob as seguintes condições:

(*a*) Modificação (STC ou TC alterado);

(*b*) Mudança da autoridade e da base para a emissão do certificado;

(*c*) Alteração no modelo de aeronave; e

(*d*) Alteração nas limitações de operação de uma aeronave com um certificado de navegabilidade especial.

**21.04.12. Transferência ou Devolução do Certificado de Navegabilidade**

(1) O proprietário deverá transferir o certificado de navegabilidade:

(*a*) Ao locatário, mediante locação de uma aeronave dentro ou fora de Moçambique; e

(*b*) Ao comprador da aeronave, no caso de venda da aeronave dentro de Moçambique.

(2) O proprietário deverá devolver o certificado de navegabilidade da aeronave à Autoridade emissora após a venda dessa aeronave fora de Moçambique.

**21.04.13. Transporte Aéreo Comercial**

(1) A Autoridade irá considerar um certificado de navegabilidade como válido para o transporte aéreo comercial apenas quando acompanhado pelas especificações de operações emitidas pela Autoridade, as quais identificam os tipos específicos de transporte aéreo comercial autorizados.

**21.04.14. Prontidão para o voo**

(1) Uma pessoa não deverá operar uma aeronave com o fim de a testar em voo após a realização de uma reparação, modificação ou manutenção, a menos que tenha sido emitida a essa aeronave uma declaração de endosso da manutenção.

(2) A declaração de endosso da manutenção acima referida constitui um certificado de prontidão para o voo.

(3) Um certificado de prontidão para o voo:

(*c*) Deverá ser emitido por uma pessoa devidamente qualificada, de acordo com estes Regulamentos e com os regulamentos do MOZCAR Parte 66 – (Licenciamento de técnicos de Manutenção de Aeronaves);

(*d*) Constitui a base sob a qual a Autoridade pode emitir uma autorização especial de voo de acordo com o regulamento 21.04.8 com o fim de permitir que a aeronave seja transladada;

(*e*) Pode ser utilizado como base para testar uma aeronave em voo após serem efectuadas reparações, modificações ou manutenção, desde que não sejam efectuados voos internacionais.

(4) Não é considerado, para os fins destes regulamentos, como um certificado de navegabilidade.

**21.04.15. Renovação do certificado de navegabilidade**

(1) O pedido para a renovação de um certificado de navegabilidade deve ser:

(*a*) Dirigido ao Director-Geral em formulário apropriado como prescrito no Documento MOZ-CATS- AR; e

(*b*) Acompanhado de:

(*i*) Comprovativo de pagamento de Emolumento apropriado cujo valor está definido nos termos de regulamentação específica;

(*ii*) Prova da conformidade com as provisões do regulamento 21.04.5 ou 21.04.6 conforme as circunstâncias, no que for aplicável; e

(*iii*) Prova de cumprimento com os requisitos estabelecidos no Documento MOZ-CATS-AR.

(2) O titular do certificado de navegabilidade deve no prazo de 30 dias imediatamente antes da data em que tal certificado expire, requerer a sua renovação.

**SUBPARTE 5 – APROVAÇÃO DE PEÇAS E ACESSÓRIOS**

**21.05.1. Peças de Substituição e de Modificação**

(1) Sujeito às provisões do Sub-regulamento (2), nenhuma pessoa produzirá uma peça de modificação ou de substituição para a venda e instalação num produto com certificação tipo a menos que tal peça de modificação ou de substituição for produzida conforme a MOZ-PMA emitido sob esta Subparte.

(2) As provisões do sub-regulamento (1) não se aplicarão em relação a:

(*a*) Peças produzidas sob um certificado tipo;

(*b*) Peças produzidas sob um MOZ-TSO; ou

(*c*) Peças padronizadas que se conformam às especificações estabelecidas tanto pela indústria da aviação civil no geral, como pelas especificações de aviação civil moçambicana.

**21.05.2. Aprovação de Peças ou Acessórios: Importação**

(1) Qualquer peça ou aparelho manufacturada num Estado estrangeiro com que o Governo Moçambicano celebrou um acordo para a aceitação da peça ou aparelho para a exportação e importação, será julgada cumprir com as exigências para aprovação prescrita nesta Parte, se a autoridade apropriada do Estado em que a peça ou aparelho foi manufacturada emitir um certificado de exportação de navegabilidade que certifica que tal peça ou aparelho cumpre com aquelas exigências, a não ser que o Órgão Regulador decida, baseando-se nos dados técnicos submetidos nos termos do Sub- Regulamento (2), que a peça ou aparelho não é de outro modo consistente com as exigências da navegabilidade prescritas nesta Parte.

(2) Um requerente para à aprovação de uma peça ou aparelho deve, quando solicitado, submeter ao Órgão Regulador todos os dados técnicos em relação a peça ou aparelho.

**21.05.3. Peças Falsas**

(1) Nenhuma pessoa deverá negociar qualquer peça falsa pretendida para a instalação, ou instalar qualquer peça falsa, num produto com certificação tipo.

(2) Qualquer pessoa autorizada por estes regulamentos a instalar peças num produto certificado, deve, ao instalar a peça, garantir que a peça não seja falsa, que esteja operacional e que esteja de acordo com o padrão determinado pelo portador do certificado do tipo apropriado como sendo indicado para a aplicação pretendida.

(3) A pessoa referida no sub regulamento (2) deve, ao obter a peça do fornecedor, assegurar-se de que a documentação fornecida contenha uma descrição exacta da peça e detalhes suficientes para indicar que tal peça não é uma peça falsa.

**SUBPARTE 6 – APROVAÇÕES DA NAVEGABILIDADE PARA EXPORTAÇÃO**

**21.06.1. Aprovações da navegabilidade para exportação**

(1) A aprovação da navegabilidade para exportação para:

(*a*) Um produto da Classe I, será emitido em formulário de um certificado de navegabilidade para exportação; e

(*b*) Um produto da Classe II ou da Classe III será emitido em formulário de uma etiqueta de aprovação da navegabilidade para exportação.

(2) A aprovação da navegabilidade para exportação pode ser emitida para:

(*a*) Qualquer produto da Classe I posicionada em Moçambique;

(*b*) Qualquer aeronave usada com um certificado de navegabilidade válido, ou outro produto da Classe I que foi mantido de acordo com as provisões da Parte 43, e está situado num Estado estrangeiro, se o Órgão Regulador concordar que a posição não impede a administração das provisões desta parte.

**21.06.2. Pedido de Certificado de Navegabilidade para Exportação**

(1) Qualquer exportador ou seu representante autorizado, pode requerer uma aprovação da navegabilidade de exportação para o produto da Classe I ou da classe II.

(2) Um pedido para a emissão de uma aprovação da navegabilidade para exportação para um produto da Classe I, a classe II ou Classe III, será:

(*a*) Dirigido ao Director-Geral do Órgão Regulador em formulário apropriado como prescrito no Documento MOZ-CATS-AR; e

(*b*) Acompanhado de:

(i) Uma declaração, por escrito, da autoridade do Estado de importação, validará a aprovação da navegabilidade para exportação se o produto que está sendo exportado for:

(*aa*) Uma aeronave fabricado fora de Moçambique e sendo exportado para um Estado estrangeiro com o qual o Governo de Moçambique tenha estabelecido um acordo recíproco a respeito do reconhecimento de aprovações da navegabilidade para exportação; e

(*bb*) Um produto que não esteja de acordo com as exigências referenciadas no regulamento 21.6.1 para a emissão duma aprovação da navegabilidade para exportação, que no caso, a declaração escrita, conterá uma lista daquelas exigências que não tenham sido cumpridas;

(*ii*) No caso de um requerimento para a emissão de uma aprovação da navegabilidade para exportação para um produto da Classe I:

(*aa*) Uma declaração de conformidade para cada novo produto;

(*bb*) O relatório de pesagem e centragem como prescrito no Documento MOZ-CATS-AR;

(*cc*) Um manual de manutenção para cada novo produto se o manual for requerido pelos padrões apropriados do projecto da navegabilidade referenciados no regulamento 21.02.1;

(*dd*) A prova de conformidade com as directrizes apropriadas da navegabilidade emitidas nos termos do regulamento 21.01.3, incluindo a notação apropriada daquelas directrizes que não estejam de acordo com;

(*ee*) O manual de voo da aeronave, se tal manual for requerido pelos padrões apropriados do projecto de navegabilidade referenciados no regulamento 21.02.1, para a aeronave específica;

(*ff*) Uma declaração sobre a data em que se tomou a posse ou se espera tomar para um comprador estrangeiro; e

(*ff*) A data requerida pelo Estado de importação;

(*iii*) Prova de pagamento do emolumento apropriado cujo valor encontra-se prescrito em legislação específica.

**21.06.3. Emissão do certificado de navegabilidade para exportação**

(1) Um requerimento nos termos do regulamento 21.06.2 será deferido e um certificado de exportação de navegabilidade para um produto da Classe I emitido, se:

(*a*) No caso de um produto manufacturado fora de Moçambique, um certificado de navegabilidade moçambicano válido tiver sido emitido para o produto;

(*b*) O produto sofreu uma inspecção periódica obrigatória ou inspecção programada e lhe tenha sido conferida uma aprovação de aptidão para serviço;

(*c*) A autoridade considerar, após uma inspecção, que a aeronave está em conformidade com o desenho do tipo e está em condições de operar em segurança.

(*d*) As exigências prescritas pelo Estado de importação forem cumpridas.

(2) Um pedido nos termos do regulamento 21.06.2, será aceite e emitida uma etiqueta de aprovação da navegabilidade para exportação para um produto da Classe II se o produto:

(*a*) For novo ou tiver sido recentemente revisionado por uma organização de manutenção aprovada e conformar-se aos dados aprovados do projecto;

(*b*) For testado e mostrar-se em condições para uma operação segura;

(*c*) É identificado com pelo menos:

(*i*) O nome;
(*ii*) O número da peça;
(*iii*) A designação do modelo;
(*iv*) O número da série ou equivalente, do fabricante.

(*d*) Cumpre com as exigências prescritas pela autoridade apropriada do Estado de importação.

(3) Um requerimento nos termos do regulamento 21.06.2 será deferido e emitida uma etiqueta de aprovação da navegabilidade para exportação para um produto da classe III se o produto:

(*a*) Conformar-se aos dados aprovados do projecto aplicáveis ao produto da classe I ou Classe II de que é parte; e

(*b*) Cumprir com as exigências prescritas pela autoridade apropriada do Estado importador.

**21.06.4. Formulário de Aprovação da Navegabilidade de Exportação**

(1) Um certificado de navegabilidade para exportação referenciado no regulamento 21.06.3 (1) será emitido em formulário apropriado como prescrito no Documento MOZ--CATS-AR.

(2) Uma etiqueta de aprovação da navegabilidade para exportação referenciado no regulamento 21.06.3 (2) e (3) será emitido num impresso apropriado como prescrito no documento MOZ-CATS-AR.

**21.06.5. Deveres do Portador da Aprovação da Navegabilidade de Exportação**

(1) O titular de uma aprovação da navegabilidade para exportação deve:

(*a*) Enviar à autoridade apropriada do Estado de importação todos os documentos e informação que pode ser necessária para uma operação segura do produto que está sendo exportado;

(*b*) Enviar as instruções do fabricante e um formulário do voo de teste ou de verificação aprovado pela autoridade, à autoridade apropriada do Estado de importação se a aeronave não estiver a ser exportada em partes componentes;

(*c*) Remover ou solicitar que seja removido toda a instalação provisória incorporada na aeronave, com a finalidade de realizar o voo de entrega e restaurar a aeronave à configuração aprovada após a conclusão do voo de entrega;

(*d*) Assegurar que autorizações de sobrevoo apropriadas tenham sido concedidas pelos respectivos Estados envolvidos durante a condução de voos de demonstrações para a venda ou voos de entrega; e

(*e*) Quando a posse de uma aeronave passar ou tiver passado para o comprador estrangeiro.

(*i*) Solicitar o cancelamento do registo moçambicano e o certificado de navegabilidade; e

(*ii*) Submeter ao Órgão Regulador uma declaração que certifica que as marcas da nacionalidade e de registo moçambicanas foram removidas da aeronave.

**21.06 6. Inspecções e Revisões**

(1) Cada inspecção e revisão requerida para a aprovação da navegabilidade de exportação do produto da Classe I e Classe II deverá ser realizada e aprovada pelo:

(*a*) Fabricante do produto;

(*b*) Organização de manutenção da aeronave aprovada pelo Órgão Regulador nos termos da Parte 145; ou

(*c*) Operador, se o produto for mantido sob o manual do programa de manutenção ou do manual de controle de manutenção do operador.

**21.07. CERTIFICAÇÃO DE RUÍDO DA AERONAVE**

**21.07.1. Requisitos da Certificação de Ruído**

(1) Uma aeronave à qual se aplique este regulamento não deverá aterrar ou descolar em Moçambique a menos que esteja em vigor um certificado de ruído emitido ou validado pela autoridade competente do Estado de Registo.

(2) O proprietário registado de uma aeronave registada em Moçambique, ou um representante do proprietário, deverá candidatar-se junto da Autoridade a um certificado de ruído num formulário e do modo determinado pela Autoridade.

(3) O candidato a um certificado de ruído deverá fornecer evidências aceitáveis à Autoridade de que a aeronave cumpre com os níveis de certificação de ruído para os quais o candidato requer a certificação. Estas evidências podem incluir documentação do manual de voo da aeronave aprovado ou de outros documentos do fabricante que evidenciem a conformidade de ruído conforme aprovado pelo Estado de Desenho dessa aeronave.

**21.07.2. Emissão, Suspensão e Revogação do Certificado de Ruído**

(1) Para fins de certificação de ruído, a uma aeronave incluída na classificação definida na MOZ–CATS – AR deverá ser emitido um certificado de ruído, ou uma declaração adequada atestando a certificação de ruído contida noutro documento aprovado pelo Estado de Registo e cujo transporte na aeronave é exigido por esse Estado.

(2) O certificado de ruído referido na alínea *a)* acima deverá ser emitido ou validado pela Autoridade com base em evidências satisfatórias de que a aeronave cumpre com os requisitos que sejam, no mínimo, iguais aos padrões aplicáveis especificados no Anexo 16 do Volume 1 da Convenção de Chicago.

(3) O documento que atesta a certificação de ruído de uma aeronave deverá conter informação de acordo com o Documento MOZ–CATS – AR destes regulamentos, e deverá conter a sua tradução em Inglês.

(4) A Autoridade:

(*a*) Fará suspender ou revogar o certificado de ruído do registo civil de aeronaves se a aeronave deixar de cumprir com os padrões de ruído aplicáveis;

(*b*) Não irá restabelecer ou conceder um novo certificado de ruído a menos que a aeronave seja considerada numa reavaliação como cumprindo com os padrões de ruído aplicáveis.

(5) Após a suspensão ou a revogação, o certificado deverá ser devolvido à Autoridade.

**21.07.3. Duração e Validade Contínua de um Certificado de Ruído**

(1) Um certificado de ruído deverá ser emitido com duração ilimitada e manter-se-á válido sujeito ao seguinte:

(*a*) Manter a conformidade com os requisitos aplicáveis de desenho do tipo, protecção ambiental e de navegabilidade contínua; e

(*b*) A aeronave permanecer registada em Moçambique;

(*c*) O certificado do tipo sob o qual é emitido não ser previamente invalidado;

(*d*) O certificado não for devolvido ou revogado conforme 21.07.2.

# MOZ-CAR PARTE 47

## Registo e Marcas de Aeronaves

### 47.01. GERAL

**47.01.1. Aplicabilidade**

(*a*) A Parte 47 determina os requisitos para a matrícula e marcas de aeronaves civis conforme as disposições da Lei de Aviação Civil de Moçambique;

(*b*) Esta Parte não se aplica aos balões-piloto meteorológicos utilizados exclusivamente para fins meteorológicos, ou aos balões livres não tripulados sem carga útil.

**47.01.2. Definições**

(*a*) Para efeitos da Parte 47, aplicam-se as seguintes definições:

(1) **Autoridade –** Órgão Regulador Aeronáutico Nacional ou outra entidade estrangeira com atribuições similares.

(2) **Dirigível –** Uma aeronave mais leve que o ar a motor.

(3) **Balão –** Uma aeronave mais leve que o ar sem motor.

(4) **Marca Comum –** Uma marca atribuída pela Organização da Aviação Civil Internacional à autoridade de registo de marcas comuns que regista aeronaves de um operador internacional numa base diferente da nacional.

(5) **Autoridade de registo de marcas comuns –** A autoridade que mantém o registo não nacional, ou, se adequado, a parte do mesmo, em que as aeronaves de um operador internacional estejam registadas.

(6) **Material à prova de fogo –** Um material capaz de resistir ao calor tão bem ou melhor que o aço quando as dimensões em ambos os casos sejam apropriadas para o fim especifico.

(7) **Giroplano –** Uma aeronave mais pesada que o ar a motor sustentada em voo pelas reacções do ar sobre um ou mais rotores que giram livremente sobre eixos substancialmente verticais.

(8) **Aeronave mais pesada que o ar –** Qualquer aeronave cuja sustentação em voo decorra principalmente de forças aerodinâmicas.

(9) **Entidade operadora Internacional –** Uma entidade do tipo da que é contemplada no artigo 77.º da Convenção sobre Aviação Civil Internacional.

(10) **Aeronave mais leve que o ar –** Qualquer aeronave sustentada sobretudo pela sua impulsão no ar.

(11) **Ornitóptero –** Uma aeronave mais pesada que o ar sustentada em voo sobretudo pelas reacções do ar nos planos aos quais um movimento de batimento é transmitido.

**47.01.3 – Abreviaturas (reservado)**

**47.02 – REQUISITOS DE MATRÍCULA**

**4.02.1 – Geral**

(*a*) Nenhuma pessoa deverá operar uma aeronave civil, conforme classificada no MOZ-CATS 47.01.1, dentro ou sobre Moçambique a não ser que:

(1) Para uma aeronave elegível para matrícula nos termos da legislação de Moçambique, a aeronave tenha sido registada pelo seu proprietário conforme as disposições destes regulamentos e a Autoridade tenha emitido um certificado de matrícula de aeronave, o qual deverá ser transportado a bordo dessa aeronave em todas as operações; e

(2) Esteja registada noutro Estado Contratante da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional de 1944.

(*b*) Nos termos deste Regulamento, uma aeronave não deverá ser registada ou continuar registada em Moçambique se:

(1) A aeronave se encontrar registada fora de Moçambique;

(2) Uma pessoa não qualificada tiver, como proprietária, qualquer direito legal ou de usufruto sobre a aeronave ou qualquer parte da mesma; ou

(3) Não for do interesse público que a aeronave seja ou continue registada em Moçambique;

(4) A aeronave não estiver qualificada para lhe ser emitido um certificado de navegabilidade conforme especificado na Parte 21.

(*c*) Uma pessoa não deverá operar ou pilotar uma aeronave a não ser que a mesma traga pintado ou afixado, da forma exigida pela lei do Estado em que está registada, as marcas de nacionalidade e de matrícula exigidas pela referida lei; e

(*d*) Uma aeronave não deverá ostentar quaisquer marcas que pretendam indicar que a aeronave:

(1) Está registada num Estado no qual não esteja de facto registada; ou

(2) É uma aeronave de Estado pertencente a um determinado Estado, se não for de facto uma aeronave desse tipo, a menos que a autoridade adequada desse Estado tenha sancionado o uso de tais marcas.

**47.02.2. Elegibilidade para Matrícula**

(*a*) Uma aeronave é elegível para efeitos de matrícula, se:

(1) For propriedade de um cidadão de Moçambique, um cidadão de um Estado estrangeiro que esteja legalmente admitido para residência permanente em Moçambique, uma sociedade legalmente organizada e a efectuar negócios nos termos das leis de Moçambique, ou uma entidade governamental de Moçambique;

(2) Não estiver registada sob as leis de qualquer país estrangeiro; e

(3) A aeronave possuir um Certificado de Aceitação do Tipo emitido de acordo com a Parte 21.

(*b*) As seguintes pessoas são qualificadas para serem os proprietários de um direito legal ou de usufruto sobre uma aeronave registada em Moçambique, ou parte da mesma:

(1) O Governo de Moçambique;
(2) Cidadãos de Moçambique ou pessoas de boa fé residentes em Moçambique; e
(3) Pessoas colectivas constituídas sob as leis de Moçambique.

(*c*) Se uma aeronave for locada ou for objecto de um contrato de locação, fretamento ou locação-venda relativamente a uma pessoa qualificada sob o parágrafo *(b)*, a Autoridade pode registar a aeronave nos nomes das partes do acordo de fretamento ou locação-venda se estiver convencida de que a aeronave possa de outra forma continuar registada durante a duração da locação, fretamento ou locação--venda.

**47.02.3. Candidatura a um Certificado de Matrícula**

(*a*) O candidato que pretenda importar o primeiro de um tipo de aeronave para Moçambique deverá candidatar-se junto da Autoridade à emissão de um Certificado de Aceitação do Tipo, num formulário e do modo determinado pela Autoridade;

(*b*) Uma pessoa que pretenda registar uma aeronave em Moçambique deve apresentar uma candidatura para matrícula da aeronave à Autoridade num formulário e de um modo aceitável para a Autoridade. Cada candidatura deverá:

(1) Certificar quanto à elegibilidade para matrícula, conforme definido no 47.01.2 *a)*;
(2) Fornecer provas que identifiquem a propriedade; e
(3) Ser assinada a tinta.

(*c*) Para o registo da aeronave é devida uma taxa cujo valor será definido em legislação específica, e paga com a candidatura para matrícula da aeronave junto da Autoridade;

(*d*) A candidatura para a matrícula de uma aeronave em Moçambique pode ser feita pelo proprietário ou em nome do mesmo, desde que:

(1) O candidato tenha legalmente direitos sobre a aeronave;
(2) Uma notificação, por escrito, seja submetida à Autoridade identificando a pessoa que procedeu à candidatura em nome do proprietário;
(3) No caso de uma pessoa colectiva, uma notificação por escrito identificando um responsável da pessoa colectiva (e endereço) que pode ser provido de documentos, incluindo o certificado de matrícula emitido pela Autoridade;
(4) Para as aeronaves importadas com matrícula anterior de um país estrangeiro, uma declaração emitida pela autoridade responsável pela matrícula da aeronave nesse país a informar da data em que a matrícula foi cancelada.

*Nota: Ver MOZ-CATS 47.01.3 para os elementos relativos à candidatura.*

**47.02.4. Registo de Aeronaves**

(*a*) Ao receber uma candidatura para matrícula de uma aeronave e estando convencida de que a aeronave possa ser devidamente registada, a Autoridade deverá registar a aeronave, e deverá incluir no registo e no certificado de matrícula da aeronave os seguintes elementos:

(1) O número do certificado;
(2) A marca de nacionalidade da aeronave, e a marca de matrícula que lhe são atribuídas pela Autoridade;
(3) O nome do fabricante e a designação da aeronave dada pelo fabricante;
(4) O número de série da aeronave;
(5) O nome e o endereço de cada pessoa que tenha, como proprietária, um interesse legal sobre a aeronave ou uma parte da mesma ou, no caso de um contrato de locação ou acordo financeiro, os nomes e endereços do locador e locatário ou, se for o caso, do financiador; e
(6) As condições sob as quais está registada.

(*b*) O registo de um balão livre não tripulado deverá conter:

(1) A data, hora e local da declaração de aptidão;
(2) O tipo de balão;
(3) O nome do operador.

(*c*) Tal como exigido pela Lei de Aviação Civil de Moçambique, a Autoridade fará manter um registo de aeronaves indicando para cada aeronave registada por Moçambique a informação registada no certificado de matrícula da aeronave, e quaisquer outras informações exigidas pela Autoridade;

(*d*) O Livro de registo deverá ser mantido em lugar seguro, nas permissas da Direcção-Geral;

(*e*) Uma cópia do registo pode ser fornecido pelo Director--Geral, mediante o pagamento de uma taxa cujo valor será determinado em legislação específica, a qualquer pessoa interessada.

**47.02.5. Certificado de Registo de Aeronaves**

(*a*) A Autoridade deverá fornecer à pessoa ou pessoas em cujo nome ou nomes a aeronave esteja registada (neste regulamento referida como o "proprietário registado") um certificado de registo que deverá incluir os elementos especificados no MOZ-CATS 47.01.5 e a data em que foi emitido o certificado;

(*b*) Sujeito ao regulamento 47.02.2, se a qualquer momento depois de uma aeronave ter sido registada em Moçambique uma pessoa não qualificada passar a ter, como proprietária, um direito legal ou de usofruto sobre a aeronave ou uma parte da mesma, ou a propriedade dessa aeronave for transferida para uma pessoa não qualificada sob as disposições do regulamento 47.02.2, o registo da aeronave deverá consequentemente tornar-se nulo e o certificado de registo deverá ser imediatamente devolvido pelo proprietário registado à Autoridade para cancelamento; e

(*c*) A certificação da matrícula da aeronave será emitida pela Autoridade, sob o formulario constante no MOZ-CATS 47.01.5 no tamanho determinado pela Autoridade.

*Nota: Ver* MOZ-CATS 47.01.5 *para os elementos relativos ao certificado de registo de aeronaves.*

**47.02.6. Alteração dos Elementos de Matrícula**

(*a*) Uma pessoa registada como proprietário de uma aeronave registada em Moçambique deverá informar imediatamente à Autoridade, por escrito, acerca de:

(1) Qualquer alteração dos elementos que foram fornecidos à Autoridade aquando da candidatura para a matrícula da aeronave;

(2) A destruição da aeronave ou a sua retirada permanente de uso;

(3) No caso de uma aeronave registada de acordo com o regulamento 47.01.2 *(c)*, o término do contrato de locação, fretamento ou locação-venda.

(*b*) A referência ao proprietário registado da aeronave inclui, no caso de uma pessoa falecida, o seu representante legal e, no caso de uma pessoa colectiva que tenha sido dissolvida, o seu sucessor.

**47.02.7. Alteração da Propriedade de Aeronave**

(*a*) Qualquer pessoa que se torne o proprietário de uma aeronave registada em Moçambique deverá informar imediatamente à Autoridade, por escrito, acerca desse facto;

(*b*) A Autoridade poderá, sempre que se torne necessário ou conveniente fazê-lo, de modo a dar efeito a estes regulamentos ou para actualizar ou então para corrigir os elementos introduzidos no registo Aeronáutico, alterar o registo, ou cancelar a matrícula da aeronave, e deverá cancelar essa matrícula se a Autoridade considerar que houve uma alteração da propriedade da aeronave.

**47.02.8. Suspensão e Revogação de um Certificado de Matrícula de Aeronave**

(*a*) A Autoridade pode, sempre que considere ser de interesse público, suspender provisoriamente, enquanto se aguarda uma investigação mais aprofundada, qualquer documento emitido, concedido, ou que tenha efeito nos termos destes regulamentos, desde que, a referida suspensão, quer tenha sido ou não concluída a tal investigação mais aprofundada, se não for terminada de outra forma, deixe de ter efeito após 30 dias;

(*b*) A Autoridade pode, mediante a realização de uma investigação que tenha revelado motivos suficientes que lhe satisfaçam, e se considerar que tal é do interesse público, revogar, suspender ou modificar qualquer documento emitido ou concedido no âmbito destes regulamentos;

(*c*) A Autoridade pode, sempre que considere que é do interesse público, impedir qualquer pessoa ou aeronave de voar;

(*d*) O titular ou qualquer pessoa que tenha a posse ou guarda de quaisquer documentos que tenham sido revogados, suspensos ou modificados nos termos destes regulamentos, deverá entregar os mesmos à Autoridade no prazo de 14 dias a contar da data da revogação, suspensão ou modificação;

(*e*) O fim das actividades ou a perda dos requisitos estabelecidos em 47.01.2 *a) 1)* resultará no cancelamento automático da matrícula; e

(*f*) A violação de qualquer condição com sujeição à qual qualquer documento tenha sido concedido ou emitido ao abrigo destes regulamentos deverá tornar o documento inválido enquanto durar a violação.

**47.03. MARCAS DE NACIONALIDADE E DE MATRÍCULA**

**47.03.1. Aplicabilidade**

(*a*) Esta Subparte determina os requisitos de identificação e marcação de aeronaves civis registadas em Moçambique.

**47.03.2. Geral**

(*a*) Uma pessoa não deverá operar uma aeronave civil registada em Moçambique a menos que esta exiba as marcas de nacionalidade e de matrícula em conformidade com os requisitos desta secção;

(*b*) A menos que seja autorizado em contrário pela Autoridade, uma pessoa não deverá aplicar em qualquer aeronave um desenho, marca, ou símbolo que modifique ou confunda as marcas de nacionalidade e de matrícula;

(*c*) As marcas não deverão ser tão semelhantes às marcas internacionais ao ponto de se confundirem com o Código Internacional de Sinais de Cinco Letras, Part II, ou a combinação de 3 letras com início em Q usados usados no *"Q Code"* e com os sinais de Socorro SOS, ou de outros códigos semelhantes de urgência, tais como: XXX, PAN e TTT.

*Nota: Para referência a estes códigos, ver os Regulamentos das Telecomunicações Internacionais actualmente em vigor.*

(*d*) As marcas permanentes da nacionalidade e matrícula das aeronaves deverão:

(1) Ser pintadas nas aeronaves ou afixadas por outros meios assegurando um grau semelhante de permanência;

(2) Não ter qualquer ornamentação;

(3) Contrastar com a cor de fundo;

(4) Ser legíveis;

(5) Manter-se sempre limpas e visíveis.

**47.03.3. Exibição de Marcas: Geral**

(*a*) Um proprietário de uma aeronave registada em Moçambique deverá exibir a marca de nacionalidade "C9", indicando a nacionalidade de Moçambique, seguida do número de matrícula da aeronave constituído por três letras romanas em maiúscula atribuídas pela Autoridade, com um hífen colocado entre a marca de nacionalidade e a de matrícula.

**47.03.4. Medidas de Marcas**

(*a*) Cada operador de uma aeronave deverá exibir as marcas na aeronave cumprindo os requisitos de medidas desta secção;

(*b*) Altura. Os caracteres das marcas deverão ser de altura igual e:

(1) No caso de uma aeronave mais pesada que o ar de asa fixa:

(i) *Asas* – A altura das marcas sobre a asa deve ser de pelo menos 50 centímetros;

*(ii) Fuselagem (ou estrutura equivalente)* – A altura das marcas na fuselagem (ou estrutura equivalente) deverá ser de pelo menos 30 centímetros, sem interferir com os contornos da fuselagem (ou estrutura equivalente) e;

*(iii) Superfícies da cauda vertical* – A altura das marcas na superfície da cauda vertical deverá ser de pelo menos 30 centímetros com um espaço livre de pelo menos 5 centímetros a partir dos bordos de ataque e de fuga da superfície da cauda.

(2) No caso de um giroavião:

(*i*) As marcas deverão ser de pelo menos 30 centímetros de altura, ou

(*ii*) Se a área da superfície da parte do giroavião onde as marcas vão ser aplicadas for insuficiente para permitir a conformidade com *(i)*, o mais alto possível;

(*iii*) Em qualquer dos casos, a marca deve deixar um espaço livre de 5 centímetros a partir da extremidade da parte do giroavião onde as marcas são aplicadas e não deve interferir com os contornos do giroavião;

(*iv*) As marcas deverão ser verticais ou inclinadas ao mesmo ângulo, sendo o ângulo não superior a 30 graus em relação ao eixo vertical;

(3) A altura das marcas em aeronaves mais leves que o ar, que não balões livres não tripulados, deve ser de pelo menos 50 centímetros;

(4) As medidas das marcas em balões livres não tripulados deverão ser determinadas pela Autoridade, tendo em conta o tamanho da carga útil à qual a placa de identificação é afixada;

(*c*) Largura – A largura de cada carácter (excepto a letra I e o número 1) e o comprimento do hífen deverão ser de dois terços da altura de um carácter;

(*d*) Espessura – Os caracteres e hífenes deverão ser formados por linhas sólidas com a espessura de um sexto da altura de um carácter e devem ser de uma cor que contraste claramente com o fundo;

(*e*) Espaçamento – Cada carácter deve estar separado daquele que imediatamente o precede ou segue, por um espaço de pelo menos um quarto da largura de um carácter. Um hífen deverá ser considerado como um carácter para o efeito;

(*f*) Uniformidade – As marcas exigidas nesta Parte para as aeronaves de asa fixa devem ter a mesma altura, largura, espessura e espaçamento de ambos os lados da aeronave. As respectivas Letras devem ser em maúsculas em carácteres romanos e os números em arábico.

**47.03.5. Casos especiais de tamanho e localização de marcas**

(*a*) Se qualquer uma das superfícies autorizadas para exibição das marcas exigidas for suficientemente grande para a exibição das marcas cumprindo os requisitos de medidas desta secção, e a outra não for, o operador deverá aplicar marcas de tamanho regulamentar na superfície maior;

(*b*) Se nenhuma superfície for suficientemente grande para marcas de tamanho regulamentar, a Autoridade pode aprovar marcas tão grandes quanto possível para exibição sobre a maior das duas superfícies;

(*c*) Se, em virtude da configuração da aeronave, não for possível aplicar as marcas nas aeronaves de acordo com esta Parte, o proprietário pode requerer à Autoridade um procedimento diferente. Devendo-se sempre salvagardar que a aeronave possa ser facil- e rapidamente identificada.

**47.03.6. Localização de marcas em aeronaves mais pesadas que o ar**

(*a*) O operador de uma aeronave de asa fixa deverá exibir as marcas uma vez sobre a superfície inferior da estrutura da asa da seguinte forma:

(1) Deverão estar localizadas na metade esquerda da superfície inferior da estrutura da asa, a não ser que se prolonguem por toda a superfície inferior da estrutura da asa;

(2) Tanto quanto for possível, as marcas deverão estar localizadas equidistantes dos bordos de ataque e de fuga das asas;

(3) O topo das letras e números virado para o bordo de ataque da asa.

(*b*) O operador de uma aeronave mais pesada que o ar com uma fuselagem (ou estrutura equivalente) e/ou uma superfície vertical da cauda deverá exibir as marcas exigidas nas superfícies verticais da cauda ou nos lados da fuselagem do seguinte modo:

(1) Se exibidas nas superfícies verticais da cauda, horizontalmente em ambas as superfícies de uma única cauda vertical, ou sobre as superfícies externas de uma cauda multi-vertical;

(2) Se exibidas nas superfícies de fuselagem, horizontalmente em ambos os lados da fuselagem entre o bordo de ataque da asa e o borda de fuga do estabilizador horizontal; e

(3) Se as nacelas do motor ou outros acessórios estiverem localizados na área descrita no parágrafo *(b)* (2) e forem parte integrante da aeronave, o operador pode aplicar as marcas sobre as nacelas ou acessórios.

**47.03.7. Localização de Marcas em Aeronaves mais Leves que o Ar**

*(a)* Dirigíveis. O operador deverá aplicar as marcas nos dirigíveis de modo a aparecerem:

(1) No casco, localizado longitudinalmente em cada lado do casco e na sua superfície superior sobre a linha de simetria; ou

(2) Nas superfícies dos estabilizadores horizontais e verticais:

*(i)* Relativamente ao estabilizador horizontal, localizado na metade direita da superfície superior e na metade esquerda da superfície inferior, com os topos das letras e números virados para o bordo de ataque; e

*(ii)* Relativamente ao estabilizador vertical, localizado na metade inferior de cada lado do estabilizador, com as letras e números aplicados horizontalmente.

(*b*) Balões esféricos (à excepção dos balões livres não tripulados). O operador deverá aplicar as marcas de modo a aparecerem em dois lugares diametralmente opostos entre si e localizadas perto da circunferência máxima horizontal do balão;

(*c*) Balões não esféricos (à excepção dos balões livres não tripulados). O operador deverá aplicar as marcas de modo a aparecerem em cada lado, localizadas perto da secção transversal máxima do balão imediatamente acima da banda de cordame ou dos pontos de fixação dos cabos de suspensão do cesto;

(*d*) Aeronaves mais leves que o ar (à excepção dos balões livres não tripulados). O operador deverá aplicar as marcas laterais de modo a serem visíveis tanto dos lados como do solo;

(*e*) Balões livres não tripulados. O operador deverá aplicar as marcas de modo a aparecerem na placa de identificação.

**47.03.8. Venda de Aeronaves: Remoção de Marcas**

(*a*) Quando uma aeronave que está registada em Moçambique for vendida, o titular do certificado de matrícula da aeronave deverá formalmente solicitar e obter a anulação da matrícula da aeronave e remover, antes da sua entrega ao comprador, todas as marcas de nacionalidade e de matrícula de Moçambique, a menos que o comprador seja um cidadão ou outra entidade legal conforme determinado em 47.01.2 *(a) (1)*.

**47.03.9. Placa de identificação requerida**

(*a*) O operador deverá afixar em cada aeronave registada sob as leis de Moçambique uma placa de identificação:

(1) Contendo o tipo, modelo, número de série, e marcas de nacionalidade e de matrícula da aeronave;

(2) Concebida de metal à prova de fogo ou outro material à prova de fogo de propriedades físicas adequadas; e

(3) Fixada à aeronave numa posição proeminente, perto da entrada principal ou, no caso de um balão livre não tripulado, afixada conspicuamente ao exterior da carga útil.

## SUBPARTE I – GERAL

**65.01.1. Aplicabilidade**

(1) Esta Parte aplica-se:

(*a*) A emissão de licenças, qualificações, validações e certificados para o pessoal dos serviços de terra;

(*b*) A conversão das licenças dos serviços de terra estrangeiras, privilégios e limitações das tais licenças;

(*c*) As condições sob as quais as licenças dos licenças dos serviços de terra e qualificações são necessárias; e

(*d*) Os privilégios e limitações das licenças dos licenças dos serviços de terra, qualificações, certificados e assuntos relacionados com as mesmas.

(2) As licenças dos licenças dos serviços de terra emitidas sob esta Parte são:

(*a*) Licença controlador de tráfego aéreo;

(*b*) Licença operador de estação aeronáutica;

(*c*) Licença operador do serviço de informação de voo;

(*d*) Licença despachante de voo; e

(*e*) Licença operador do serviço de informação aeronáutica.

(3) As qualificações dos serviços de terra emitidas sob esta Parte são:

(*a*) Com respeito à licença de controlador de tráfego aéreo:

(*i*) Qualificação de controle de aeródromo;

(*ii*) Qualificação de controle de aproximação;

(*iii*) Qualificação de controle de aproximação radar;

(*iv*) Qualificação de controle de área;

(*v*) Qualificação de controle de área por radar;

(*vi*) Qualificação de supervisão de área dependente de controle automático; e

(*vii*) Qualificação de instrutor de serviço de tráfego aéreo.

(*b*) Com respeito a licença de operador do serviço de informação de voo:

(*i*) Qualificação de serviço de informação de voo de aeródromo; e

(*ii*) Qualificação de serviço de informação de voo.

(*c*) Com respeito a licença de operador dos serviços de informação aeronáutica:

(*i*) Qualificação de serviço internacional de informação aeronáutica;

(ii) Qualificação de serviço doméstico de informação aeronáutica; e

(iii) Qualificação de assistente do serviço de informação aeronáutica.

(4) O certificado dos serviços de terra emitido sob esta Parte é um certificado de operador de radiotelefonia de voo.

**65.01.2. Autoridade para prestar Serviços de Terra**

(1) Nenhuma pessoa deverá prestar os dos serviços de terra dentro do espaço aéreo especificado no AIP de Moçambique, secção RAC, a menos que tal pessoa possua:

(*a*) Uma licença válida dos serviços de terra apropriada emitida sob esta Parte; e

(*b*) Uma qualificação apropriada emitida e validada sob esta Parte.

(2) O titular de licença dos serviços de terra não deverá exercer os privilégios diferentes dos outorgados pela licença e pelas qualificações válidas detidas pelo titular.

**65.01.3. Língua**

(1) O pessoal dos serviços de terra deverá ter habilidade suficiente para ler, escrever e falar, e ter compreensão da língua inglesa para que possa desempenhar adequadamente as suas responsabilidades.

(2) A partir de 5 de Março de 2008, os controladores de tráfego aéreo e operadores de estação aeronáutica deverão demonstrar a habilidade de falar e compreender a língua usada para comunicações radiotelefónicas ao nível especificado nos requisitos de proficiência no Apêndice 1 do Anexo 1.

(3) A partir de 5 de Março de 2008, a proficiência de língua dos controladores de tráfego aéreo e operadores de estação aeronáutica que demonstrem proficiência a baixo do Nível de Perito (Nível 6) deverão ser formalmente avaliadas a intervalos de acordo com o nível de proficiência individual demonstrado, conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GPL.

**65.01.4. Conversão da Licença Militar**

(1) O pessoal dos serviços de terra qualificado na Força Aérea de Moçambique, poderá requerer ao Órgão Regulador Aeronáutico a emissão da licença dos serviços de terra e qualificação ou certificado prescritos nesta Parte.

(2) O requerimento referido no número (1) deverá ser :

(*a*) Feito no modelo apropriado conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL; e

(*b*) Acompanhado por:

(*i*) Prova de identidade do requerente;

(*ii*) A idade do requerente;

(*iii*) A função do requerente na Força Aérea de Moçambique;

(*b*) Um certificado de aptidão médica Classe 3 válido;

(*c*) Prova de que o requerente passou o exame teórico apropriado parte do mesmo, se o Órgão Regulador Aeronáutico exigir a aprovação do tal exame teórico, ou parte do mesmo;

(*d*) Prova de conclusão com êxito de exames de qualificações locais e avaliações práticas para uma posição de operação;

(*e*) A taxa apropriada prescrita em regulamentação sobre emolumentos; e

(*f*) Duas fotografias recentes tipo passe do requerente.

(3) O Órgão Regulador Aeronáutico deverá homologar o conhecimento teórico e experiência, ou parte dos mesmos, obtidos no serviço militar pelo requerente para a emissão da licença dos serviços de terra e qualificação ou certificado.

**65.01.5. Conversão de Licença, Qualificação ou Certificado Emitidos pela Autoridade competente**

(1) O titular da licença, qualificação ou certificado emitidos por uma autoridade competente estrangeira, que desejar obter licença, qualificação ou certificado emitidos sob esta Parte, deverá requerer ao Órgão Regulador Aeronáutico no modelo apropriado conforme prescrito no Documento MOZ-CATS--GSPL, a conversão de tal licença, qualificação ou certificado.

(2) O requerimento para a conversão referida no número (1) será acompanhado de:

(*a*) Uma cópia da licença, qualificação ou certificado à qual a conversão pertence;

(*b*) Um certificado válido de aptidão médica apropriado;

(*c*) Prova de conclusão com êxito do exame de qualificação local e avaliações práticas para uma posição de operação;

(*d*) Prova de emprego, no serviço solicitado, prestado no Estado membro da ICAO;

(*e*) Licença e qualificação e provisórias assinadas por um examinador designado;

(*f*) Prova de aprovação no exame teórico num Estado membro da ICAO;

(*g*) Uma autorização provisória de trabalho, autorização de residência permanente e uma carta de marcação com empregador moçambicano que requeira os serviços do requerente;

(*h*) Duas fotos recentes tipo passe do requerente; e

(*i*) A taxa apropriada prescrita em regulamentação sobre emolumentos.

(3) A licença, qualificação ou certificado emitidos por uma autoridade competente estrangeira poderão ser convertidas pelo Órgão Regulador Aeronáutico, sujeito:

(*a*) Ás mesmas restrições que se aplicarem a tal licença, qualificação ou certificado; e

(*b*) Tais condições e restrições conforme prescrito no Documento – MOZ-CATS-GSPL.

(4) O titular de uma licença, qualificação ou certificado emitidos por uma autoridade competente e convertidos pelo Órgão Regulador Aeronáutico deverá sempre estar em conformidade com o regulamentado nesta Parte.

**65.01.6. Organização de Formação dos Serviços de Tráfego Aéreo**

A formação conforme requerido nesta Parte deverá apenas ser fornecida por:

(*a*) Uma organização de formação dos Serviços de Tráfego Aéreo de Moçambique aprovada pelo Órgão Regulador Aeronáutico; ou

(*b*) Uma organização de formação dos serviços de tráfego aéreo estrangeira reconhecida pelo Órgão Regulador Aeronáutico.

**65.01.7. Exames Teóricos**

(1) O candidato a qualquer exame teórico requerido nesta Parte deverá:

(*a*) Apresentar prova da sua identidade; e

(*b*) Submeter-se ao exame apropriado para a obtenção da licença, qualificação ou certificado em questão, a não ser que o exame especificado requeira uma nota de aprovação mais alta, obter no mínimo setenta porcento dos pontos possíveis para passar.

(2) A organização de formação que conduzam qualquer exame teórico requerido nesta Parte deverá identificar qualquer deficiência demonstrada por parte de cada candidato, e deverá assegurar que essas deficiências sejam corrigidas antes da emissão da licença, qualificação ou certificado em questão.

**65.01.8. Exame para Aptidão Contínua ou Proficiência**

O titular da licença, qualificação ou certificado emitidos sob esta Parte deverá, dentro do período que o Órgão Regulador Aeronáutico determinar, submeter-se ao exame ou teste de aptidão médica ou outro que ao Órgão Regulador Aeronáutico considerar necessário para demonstrar a sua aptidão contínua ou proficiência na função para a qual a licença, qualificação ou certificado é detida.

**65.01.9. Reprovação nos Exames**

(1) Se um requerente para a emissão da licença dos serviços de terra, qualificação ou certificado, conforme o caso, reprovar o exame teórico ou teste prático requerido para a licença, qualificação ou certificado, uma segunda tentativa poderá ser feita a qualquer momento dentro de catorze dias a partir da data de notificação da reprovação para atingir o padrão requerido.

(2) Um treino apropriado requerido para a emissão da licença, qualificação ou certificado em questão será concluído após uma reprovação para atingir o padrão requerido, na segunda tentativa.

**65.01.10. Registo das Licenças**

(1) O Órgão Regulador Aeronáutico deverá manter um registo de todas as licenças dos serviços de terra, qualificações e certificados emitidos ou convertidos, nos termos do regulamentado nesta Parte.

(2) O registo deverá conter os seguintes detalhes:

(*a*) O nome completo do titular da licença;

(*b*) O endereço e a caixa postal do titular da licença;

(*c*) Os números de telefone e de telefax do titular da licença;

(*d*) A data em que a licença foi emitida ou convertida;

(*e*) A designação e o número de série da licença emitida ou convertida;

(*f*) Detalhes das qualificações e certificados do titular da licença, se aplicável;
(*g*) A nacionalidade do titular da licença; e
(*h*) A data em que a licença ou qualquer qualificação ou certificado tiverem sido cancelados, se aplicável.

(3) Cada licença registada, deverá ter um número alfanumérico indicativo, começando por um dos seguintes:

(*a*) ATC: Licença de Controlador de Tráfego Aéreo;
(*b*) ASO: Licença de Operador de Estação Aeronáutica;
(*c*) FISO: Licença de Operador do Serviço de Informação de Voo;
(*d*) AISO: Licença de Operador de Serviço de Informação Aeronáutica;
(*e*) FD: Licença de Despachante de Voo.

(4) Os detalhes referidos no subnúmero (1) deverão ser registadas dentro de 7 dias a partir da data em que a licença tiver sido emitida ou convertida, ou a qualificação ou certificado tiverem sido emitidos ou cancelados pelo Órgão Regulador Aeronáutico, conforme o caso.

(5) O registo será mantido num lugar seguro no gabinete do Órgão Regulador Aeronáutico.

(6) Uma cópia do registo será fornecida pelo Órgão Regulador Aeronáutico após pagamento da taxa prescrita em regulamentação sobre emolumentos, a qualquer pessoa que a solicite.

(7) O estado da validação das qualificações não deverá ser registado no cadastro.

**65.01.11. Registo do Estado da Validação da Qualificação**

(1) O gestor de cada unidade dos serviços de terra deverá registar e manter o registo do estado da validação de todas as qualificações do pessoal dos serviços de terra na unidade.

(2) O registo referido no número (1) deverá reflectir:

(*a*) A posição de operação;
(*b*) A data da validação da qualificação; e
(*c*) A data da caducidade da validação.

(3) Detalhes da validação das qualificações de todo o pessoal dos serviços de terra deverão ser registados para cada instalação operacional ou posição em operação no modelo apropriado conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL.

(4) O gestor da unidade dos serviços de terra deverá apresentar o registo referido no subnúmero (1) a uma pessoa autorizada se assim for solicitada.

**65.01.12. Período de Validade das Qualificações dos Serviços de Terra**

(1) Os privilégios das licenças dos serviços de terra emitidos sob esta Parte, não deverão ser exercidos pelo seu titular a menos que a qualificação tenha sido validada:

(*a*) Na posição de operação em questão;
(*b*) Para o período de validade apropriado;
(*c*) Com respeito à prática de operação actual, conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL.

**65.01.13. Designação dos Examinadores**

(1) O Órgão Regulador Aeronáutico deverá designar um instrutor dos serviços de terra como um examinador para:

(*a*) Conduzir exames escritos, orais e práticos para a emissão de licenças do serviço de terra, qualificações e certificados ou, quando requeridos, verificações de proficiência para a manutenção de validade das tais licenças, qualificações e certificados;
(*b*) Conduzir exames escritos, orais e práticos para a emissão ou, quando requeridos, verificações de proficiência para a manutenção contínua da validade da qualificação de instrutor do serviço de tráfego aéreo;
(*c*) Emitir licenças e qualificações provisórias e fazer recomendações ao Órgão Regulador Aeronáutico para a emissão das mesmas;
(*d*) Emitir certificados de competência e fazer recomendações ao Órgão Regulador Aeronáutico para a emissão das qualificações de instrutor dos serviços de tráfego aéreo; e
(*e*) Assessorar o Órgão Regulador Aeronáutico nas inspecções e verificações de segurança e auditorias fornecendo perícia técnica e conselho.

(2) Os privilégios referidos no número (1) deverão ser exercidos e desempenhados de acordo com as condições, regras, requisitos, procedimentos ou padrões conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL.

(3) O Órgão Regulador Aeronáutico deverá assinar e emitir para cada examinador designado um documento no qual deverá declarar o nome completo do examinador e conter uma declaração referindo que:

(*a*) O examinador foi designado nos termos do número (1); e
(*b*) O examinador está autorizado a exercer os privilégios referidos no número (1).

**65.01.14. (Reservado)**

**65.01.15. Fraude ou Outra Conduta Não Autorizada**

(1) Nenhuma pessoa deverá fornecer a outra pessoa ou obter de outra pessoa qualquer enunciado de exame, parte ou cópia do mesmo, a menos que seja autorizado pelo Órgão Regulador Aeronáutico.

(2) Durante qualquer exame escrito sob esta Parte, nenhuma pessoa deverá:

(*a*) Copiar de outra pessoa;
(*b*) Usar qualquer fonte de informação não autorizada;
(*c*) Comunicar de maneira alguma com outra pessoa, com excepção do examinador;
(*d*) Fazer o exame em nome de uma outra pessoa;
(*e*) Retirar qualquer material impresso ou escrito da sala de exames; ou
(*f*) Gravar qualquer exame por meio electrónico, a menos que seja autorizada pelo Órgão Regulador Aeronáutico para fazê-lo.

(3) Qualquer conduta não autorizada referida nos números (1) e (2) poderá resultar em:

(*a*) Desqualificação na matéria em questão;
(*b*) Desqualificação em qualquer ou todas as matérias já passadas; e
(*c*) Suspensão da continuidade de fazer exames por um período não superior a doze meses.

**65.01.15. Uso Problemático de Estupefacientes**

(1) Nenhum membro do pessoal do serviço de terra deverá:

(*a*) Envolver-se em qualquer tipo de uso problemático de estupefacientes;
(*b*) Usar qualquer substância psicoactiva menos de oito horas antes da hora especificada para o serviço;
(*c*) Usar qualquer substância psicoactiva durante o período de serviço ou enquanto estiver em assistência para o serviço; e
(*d*) Iniciar um período de serviço sob a influência de qualquer substância psicoactiva.

**65.01.16. Obrigações do Pessoal dos Serviços de Tráfego Aéreo**

(1) O membro do pessoal do serviço de terra deverá:

(*a*) Ser portador da licença dos serviços de terra, qualificação e certificado que lhe tenham sido emitidos quando no exercício os privilégios das mesmas;

(*b*) Apresentar a tal licença e qualificação a uma pessoa autorizada se assim for solicitado;

(*c*) Se a licença, qualificação ou certificado tiverem sido suspensos, apresentar imediatamente as mesmas à pessoa autorizada em questão para o devido averbamento; e

(*d*) Se a licença, qualificação ou certificado for cancelado, entregar os mesmos ao Órgão Regulador Aeronáutico dentro de trinta dias a partir da data em que tenha sido cancelada.

(2) O titular da licença de controlador de tráfego aéreo não deverá usufruir os privilégios da licença:

(*a*) Enquanto o mesmo tiver uma deficiência médica conhecida; ou

(*b*) Nas condições prescritas no documento MOZ-CATS--GSPL, que o fariam incapaz de cumprir com os requisitos médicos apropriados para o seu certificado de aptidão médica, até que o mesmo tenha sido avaliado novamente por um examinador médico aeronáutico.

(3) O titular de um certificado médico-Classe 3 deverá:

(*a*) Ser portador do certificado de aptidão médica emitido ao mesmo, quando no exercício dos privilégios de um controlador de tráfego aéreo;

(*b*) Cumprir com todos os averbamentos no certificado médico; e

(*c*) Apresentar o tal certificado de aptidão médica à pessoa autorizada se assim solicitado.

**65.01.18. Mudança de Nome ou de Endereço**

(1) Se a licença de serviços de terra ou qualificação emitidas nos termos desta Parte:

(*a*) Não reflectir correctamente o nome ou endereço do titular das mesmas; ou

(*b*) Conter uma fotografia que não seja uma imagem reconhecível do titular das mesmas, o tal titular deverá, dentro de trinta dias a partir da data em que o tal nome ou endereço tiver sido mudado, ou tal fotografia tiver se tornado numa imagem irreconhecível, requerer ao Órgão Regulador Aeronáutico a emissão de uma nova licença ou qualificação.

(2) O requerimento para a concessão de uma nova licença ou qualificação será:

(*a*) Feito no modelo apropriado conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL; e

(*b*) Acompanhado:

(*i*) Pela qualificação ou licença original;

(*ii*) Pela cópia do documento legal que confirma a mudança de nome;

(*iii*) Por duas fotos recentes tipo passe do requerente; e

(*iv*) Pela taxa apropriada prescrita em regulamentação sobre emolumentos.

(3) O Órgão Regulador Aeronáutico deverá:

(*a*) Emitir a nova licença ou qualificação se o requerente tiver cumprido com os requisitos referidos no número (2); e

(*b*) Cancelar e destruir a licença ou qualificação original.

(4) Após a emissão da nova licença, o titular da mesma deverá assinar imediatamente à tinta no espaço da nova licença reservado para o efeito.

**65.01.19. Segunda Via da Licença dos Serviços de Terra**

(1) O titular da licença dos serviços de terra ou qualificação que tiver sido perdida, destruída ou deteriorada a tal ponto que os detalhes nelas contidas estejam ilegíveis, deverá requerer ao Órgão Regulador Aeronáutico a emissão de uma segunda via da licença ou qualificação.

(2) O requerimento para a concessão da licença ou qualificação da segunda via será:

(*a*) Feito no modelo apropriado conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL; e

(*b*) Acompanhado por:

(*i*) Um certificado de aptidão médica válido – Classe 3;

(*ii*) Duas fotografias recentes tipo passe do requerente; e

(*iii*) A taxa apropriada prescrita em regulamentação sobre emolumentos.

(3) O Órgão Regulador Aeronáutico deverá emitir uma segunda via da licença ou qualificação se o requerente cumprir com os requisitos referidos no número (2);

(4) Após a emissão da segunda via da licença, o titular da mesma deverá imediatamente assinar à tinta no espaço reservado para o efeito.

(5) Se, após a emissão da segunda via da licença ou qualificação, os originais forem encontrados, o titular da segunda via deverá seguir todos os trâmites legais para obter o original da tal licença ou qualificação e devolvê-la imediatamente ao Órgão Regulador Aeronáutico.

**65.01.20. Isenções**

O Órgão Regulador Aeronáutico poderá isentar qualquer pessoa de qualquer requisito nesta Parte seguindo os procedimentos prescritos na Parte 11.

**65.01.21. Especificações para as Licenças do Pessoal**

As licenças do pessoal emitidas pelo IACM deverão conformar-se com as especificações do Capítulo 5 do Anexo 1.

**65.01.21. Pagamento da Taxa de Manutenção**

O titular de uma licença dos serviços de terra deverá pagar uma taxa anual de manutenção conforme prescrito em regulamentação sobre emolumentos, aplicável ao tipo da licença, na data do aniversário da licença.

**SUBPARTE 2 – LICENÇA DE CONTROLADOR DE TRÁFEGO AÉREO**

**65.02.1. Requisitos para Licença de Controlador deTráfego Aéreo**

(1) O requerente para a emissão da licença de controlador de tráfego aéreo deverá:

(*a*) Ser maior de 21 anos de idade;

(*b*) Ter cumprido com os requisitos médicos apropriados referidos na secção 65.02.2;

(*c*) Ser residente em Moçambique;

(*d*) Ter completado com êxito a formação referida na secção 65.02.3;

(*e*) Ter efectuado o exame teórico referido na secção 65.02.4; e

(*f*) Ser titular de um certificado de operador de radiotelefonia de voo.

**65.02.2. Requisitos Médicos**

O requerente para a emissão da licença de controlador de tráfego aéreo deverá possuir um certificado de aptidão médica Classe 3 emitido de acordo com os requisitos prescritos no Documento MOZ-CATS-GSPL.

**65.02.3. Formação**

O requerente para a emissão da licença de controlador de tráfego aéreo deverá ter completado a formação apropriada conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL.

**65.02.4. Conhecimento Teórico**

O requerente para a emissão da licença de controlador de tráfego aéreo deverá ter efectuado o exame escrito apropriado conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL.

**65.02.5. Requerimento para Emissão da Licença de Controlador de Tráfego Aéreo**

(1) O requerimento à emissão da licença de controlador de tráfego aéreo deverá ser:

(*a*) Dirigido ao Órgão Regulador Aeronáutico no modelo apropriado conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL; e

(*b*) Acompanhado por:

(*i*) Prova da:

(*aa*) Identidade do requerente; e

(*bb*) Da idade do requerente;

(*ii*) Um certificado válido de aptidão médica Classe 3;

(*iii*) A licença e qualificação provisória assinada pelo examinador designado;

(*iv*) Uma cópia do certificado de operador de radiotelefonia de voo de que for titular;

(*v*) A taxa apropriada prescrita em regulamentação sobre emolumentos; e

(*vi*) Duas fotos recentes tipo passe do requerente.

**65.02.6. Emissão da Licença de Controlador de Tráfego Aéreo**

(1) O Órgão Regulador Aeronáutico deverá emitir a licença de controlador de tráfego aéreo se o requerente tiver cumprido com os requisitos referidos na secção 65.02.1.

(2) A licença de controlador de tráfego aéreo será emitida imediatamente depois de alcançar os padrões apropriados exigidos para a emissão de uma primeira qualificação de controlador de tráfego aéreo sob esta Parte.

(3) A licença será emitida no modelo apropriado conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL.

(4) Após a emissão da licença, o titular da mesma deverá imediatamente assinar à tinta no espaço reservado para o efeito.

(5) Após o recebimento da licença a licença e qualificação provisórias emitidas nos termos da secção 65.01.13 deverão ser canceladas.

**65.02.7. Período de Validade da Licença de Controlador de Tráfego Aéreo**

(1) A licença de controlador de tráfego aéreo será válida por um período indefinido, desde que os privilégios da licença sejam exercidos pelo titular da mesma a menos que o mesmo:

(*a*) Seja titular de um certificado válido da aptidão médica Classe 3;

(*b*) Mantenha a qualificação apropriada válida;

(*c*) Mantenha competência por cumprir com os requisitos apropriados prescritos nesta Parte.

(2) Onde os privilégios da licença e a qualificação de controlador de tráfego aéreo ou de serviço de informação de voo emitidos sob esta Parte, não tenham sido exercidos pelo período apropriado referido na secção 65.01.12, a acção requerida pela aludida secção.

**65.02.8. Privilégios da Licença de Controlador de Tráfego Aéreo**

(1) O titular da licença de controlador de tráfego aéreo deverá estar autorizado a prestar os privilégios de:

(*a*) Licença de Operador do Serviço de Informação de Voo; e

(*b*) Qualquer qualificação válida de controlador de tráfego aéreo ou de serviço de informação de voo de que for titular para a posição de operação especifica.

(2) Antes de prestar os privilégios da licença, o titular da licença deverá familiarizar-se com toda a informação actual pertinente para o aeródromo ou dentro do espaço aéreo no qual o tal titular pretender prestar serviço.

**SUBPARTE 3 - QUALIFICAÇÃO DE CONTROLE DE AERÓDROMO**

**65.03.1. Requisitos para Qualificação de Controle de Aeródromo**

(1) O requerente para a emissão da qualificação de controle de aeródromo deverá:

(*a*) Ser maior de 21 anos de idade;

(*b*) Ser possuidor da licença de controlador de tráfego aéreo;

(*c*) Ter completado com êxito a formação referida na secção 65.03.2;

(*d*) Ter efectuado com êxito uma verificação prática de padrões conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL.

**65.03.2. Formação**

O requerente para a emissão da qualificação de controle de aeródromo deverá ter completado com êxito a formação apropriada conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL.

**65.03.3. Requerimento para Emissão de Qualificação de Controle de Aeródromo**

(1) O requerimento para a emissão da qualificação de controle de aeródromo será:

(*a*) Dirigido ao Órgão Regulador Aeronáutico no modelo apropriado conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL;

(*b*) Acompanhado pela:

(*i*) Taxa apropriada prescrita em regulamentação sobre emolumentos;

(*ii*) Qualificação provisória apropriada assinada por um examinador designado;

(*iii*) uma cópia da:

(*aa*) Licença de controlador de tráfego aéreo; ou

(*bb*) Licença ou qualificação provisória, de que o requerente for titular; e

(iv) Prova da idade do requerente.

**65.03.4. Emissão da Qualificação de Controle de Aeródromo**

(1) O Órgão Regulador Aeronáutico deverá emitir a qualificação de controle de aeródromo se o requerente tiver cumprido com os requisitos referidos na secção 65.03.1. A qualificação será emitida no modelo apropriado conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL.

(3) A qualificação caducará se não for validada conforme as provisões da secção 65.01.12.

**65.03.5. Requisitos para a Validação da Qualificação de Controle de Aeródromo**

(1) O requerente para a validação da qualificação de controle de aeródromo deverá, sob a supervisão directa de um instrutor designado dos serviços de tráfego aéreo, ter prestado serviços de controle de aeródromo na unidade de serviço de tráfego aéreo para a qual a qualificação tiver sido solicitada:

(*a*) Por pelo menos cento e vinte horas ou um mês, o que for maior; ou

(*b*) No caso da qualificação inicial, por pelo menos trezentas e sessenta horas ou três meses, o que for maior.

(2) Não obstante as provisões do número (1), o requerente para a validação da qualificação de controle de aeródromo com respeito a um local adicional, deverá:

(*a*) Ter completado a formação referida na secção 65.03.2, e

(*b*) Ter efectuado o exame escrito apropriado referido na secção 65.02.4, relativo ao local adicional.

**65.03.6. Privilégios da Qualificação de Controle de Aeródromo**

O titular da qualificação válida de controle de aeródromo deverá ser autorizado a:

(*a*) Prestar serviços de controle de aeródromo na unidade de serviço de tráfego aéreo para a qual a qualificação for validada se o mesmo tiver se familiarizado com toda a informação pertinente ou actual em tal unidade de serviço de tráfego aéreo; e

(*b*) Usar o equipamento apropriado para prestar serviço de controle de aeródromo.

**65.03.7. Duração da Validação ou Revalidação**

(1) A qualificação de controle de aeródromo será validada ou revalidada por um período de doze meses calculados a partir da data da sua validação ou caducidade se a tal qualificação for revalidada ou renovada, conforme o caso.

(2) A qualificação caducará se não for revalidada dentro do período de vinte e quatro meses, calculados a partir da data em que a qualificação tiver sido validada.

**65.03.8. Revalidação da Qualificação de Controle de Aeródromo**

(1) Para revalidar a qualificação de controle de aeródromo que tiver caducado devido ao lapso do período referido na secção 65.03.7, o titular da qualificação caducada deverá requerer ao Órgão Regulador Aeronáutico a sua revalidação.

(2) Após requerimento para a revalidação da qualificação caducada referida no número (1), o Órgão Regulador Aeronáutico deverá revalidar a qualificação se o requerente tiver cumprido com os requisitos referidos na secção 65.03.1 e se pelo menos cinquenta porcento da experiência referida na secção 65.03.5 tiver sido adquirida.

(3) As provisões da secção 65.03.3 aplicar-se-ão, com às mudanças necessárias ao requerimento referido no número (1).

**SUBPARTE 4 – QUALIFICAÇÃO DE CONTROLE DE APROXIMAÇÃO**

**65.04.1.1. Requisitos para Qualificação de Controle de Aproximação**

(1) O requerente à emissão da qualificação de controle de aproximação deverá:

(*a*) Ser maior de 21 anos de idade;

(*b*) Ser possuidor da licença de controlador de tráfego aéreo;

(*c*) Ter completado com êxito a formação referida na secção 65.04.2;

(*d*) Ter efectuado com êxito uma verificação prática de padrões conforme prescrito no Documento MOZ--CATS-GSPL.

**65.04.2. Formação**

O requerente à emissão da qualificação de controle de aproximação deverá ter completado com êxito a formação apropriada conforme prescrito no Documento MOZ-CATS--GSPL.

**65.04.3. Requerimento para Emissão da Qualificação de Controle de Aproximação**

(1) O Requerimento para a emissão da qualificação de controle de aproximação será:

(*a*) Dirigido ao Órgão Regulador Aeronáutico no modelo apropriado conforme prescrito no Documento MOZ--CATS-GSPL; e

(*b*) Acompanhado pela:

(*i*) Taxa apropriada prescrita em regulamentação sobre emolumentos;

(*ii*) Qualificação provisória apropriada assinada por um examinador designado;

(*iii*) Uma cópia da:

(*aa*) Licença de controlador de tráfego aéreo; ou

(*bb*) Licença ou qualificação provisória de que o requerente for titular; e

(iv) prova de idade.

**65.04.4. Emissão da Qualificação de Controle de Aproximação**

(1) O Órgão Regulador Aeronáutico deverá emitir a qualificação de controle de aproximação se o requerente tiver cumprido com os requisitos referidos na secção 65.04.1.

(2) A qualificação será emitida no modelo apropriado conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL.

(3) A qualificação caducará se não for validada de acordo com as provisões da secção 65.01.12.

**65.04.5. Requisitos para Validação da Qualificação de Controle de Aproximação**

(1) O requerente para a validação da qualificação de controle de aproximação deverá, sob a supervisão directa de um instrutor designado de serviço de tráfego aéreo, ter prestado serviços de controle de aproximação na unidade de serviço de tráfego aéreo para a qual a qualificação for requerida por pelo menos cento e oitenta horas ou três meses, o que for maior.

(2) O tempo de formação requerido para a validação de duas ou mais qualificações de controle de aproximação, poderá correr simultaneamente.

(3) Não obstante as provisões do número (1), o requerente para a validação da qualificação de controle de aproximação com respeito ao local adicional, deverá:

(*a*) Ter completado a formação referida na secção 65.04.2; e

(*b*) Ter efectuado o exame escrito apropriado referido na secção 65.04.4, respeitante ao local adicional.

**65.04.6. Privilégios da Qualificação de Controle de Aproximação**

(1) O titular da qualificação de controle de aeródromo deverá ser autorizado a:

(*a*) Prestar serviços de controle de aproximação na unidade de serviço de tráfego aéreo para a qual a qualificação é validada, se o mesmo tiver se familiarizado com toda informação pertinente ou actual na referida unidade de serviço de tráfego aéreo; e

(*b*) Usar o equipamento apropriado para prestar serviços de controle de aproximação.

**65.04.7. Duração de Validação ou Revalidação**

(1)A qualificação de controle de aproximação será validada ou revalidada por um período de doze meses calculados a partir da data da sua validação ou da caducidade se a referida qualificação for revalidada ou renovada, conforme o caso.

(2) A qualificação caducará se não for revalidada dentro de um período de vinte e quatro meses, calculados a partir da data em que a qualificação tiver sido validada.

**65.04.8. Revalidação da Qualificação de Controle de Aproximação**

(1)Para revalidar a qualificação de controle de aproximação que tenha caducado devido ao lapso do período referido na secção 65.04.7, o titular da qualificação caducada deverá requerer ao Órgão Regulador Aeronáutico a sua revalidação.

(2) Após o requerimento para a revalidação da qualificação caducada referida no número (1), o Órgão Regulador Aeronáutico deverá revalidar a qualificação se o requerente tiver cumprido com os requisitos referidos na secção 65.04.1 e se pelo menos cinquenta por cento da experiência referida na secção 65.04.5 tiver sido adquirida.

(3) As provisões da secção 65.04.3 aplicar-se-ão, com as mudanças necessárias, ao requerimento referido no número (1).

**SUBPARTE 5 – QUALIFICAÇÃO DE CONTROLE DE APROXIMAÇÃO RADAR**

**65.05.1. Requisitos para Qualificação de Controle de Aproximação Radar**

(1) O requerente a emissão da qualificação de controle de aproximação radar deverá:

(*a*) Ser maior de 21 anos de idade;

(*b*) Ser possuidor da licença de controlador de tráfego aéreo;

(*c*) Ter completado com êxito a formação referida na secção 65.05.2; ter efectuado com êxito uma verificação prática de padrões conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL.

**65.05.2. Formação**

O requerente para a emissão da qualificação de controle de aproximação radar deverá ter completado com êxito a formação conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL.

**65.05.3. Requerimento para a Emissão da Qualificação de Controle de Aproximação Radar**

(1) O Requerimento para a emissão da qualificação de controle de aproximação radar será:

(*a*) Dirigido ao Órgão Regulador Aeronáutico no modelo apropriado conforme prescrito no Documento MOZ--CATS-GSPL; e

(*b*) Acompanhado pela:

(*i*) Taxa apropriada conforme prescrita em regulamentação sobre emolumentos;

(*ii*) Qualificação provisória apropriada assinada pelo examinador designado;

(*iii*) Cópia da:

(*aa*) Licença de controlador de tráfego aéreo; ou

(*bb*) Licença ou qualificação provisória, de que o requerente for titular; e

(*iv*) Prova da idade.

**65.05.4. Emissão da Qualificação de Controle de Aproximação por Radar**

(1) O Órgão Regulador Aeronáutico deverá emitir a qualificação de controle de aproximação radar se o requerente tiver cumprido com os requisitos referidos na secção 65.05.1.

(2) A qualificação será emitida no modelo apropriado conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL.

(3) A qualificação caducará se não for validada de acordo com as provisões da secção 65.01.12.

**65.05.5. Requisitos para Validação da Qualificação de Controle de Aproximação Radar**

(1) O requerente para a validação da qualificação de controle de aproximação radar deverá, sob a supervisão directa de um instrutor designado de serviço de tráfego aéreo, ter prestado serviços de controle de aproximação radar na unidade dos serviços de tráfego aéreo para a qual a qualificação tiver sido requerida, por pelo menos cento e oitenta horas ou três meses, o que for maior.

(2) O tempo de formação requerido para a validação de duas ou mais qualificações de controle de aproximação radar, poderá correr simultaneamente.

(3) Não obstante as provisões do número (1), o requerente para a validação da qualificação de controle de aproximação radar de um local adicional, deverá:

(*a*) Ter completado a formação referida na secção 65.05.2; e

(*b*) Ter efectuado o exame escrito apropriado referido na secção 65.05.4, respeitante ao local adicional.

**65.05.6. Privilégios da Qualificação de Controle de Aproximação por Radar**

(1) O titular da qualificação de controle de aproximação radar deverá ser autorizado a:

(*a*) Prestar serviços de controle de aproximação radar na unidade dos serviços de tráfego aéreo para a qual a qualificação for validada, se o mesmo tiver se familiarizado com a informação pertinente ou actual na tal unidade dos serviços de tráfego aéreo; e

(*b*) Usar o equipamento apropriado para prestar tais serviços de controle de aproximação radar.

**65.05.7. Duração da Validação ou Revalidação**

(1) A qualificação de controle de aproximação radar será validada ou revalidada por um período de doze meses calculados a partir da data da sua validação ou caducidade se a referida qualificação for revalidada ou renovada, conforme o caso.

(2) A qualificação caducará se não for revalidada dentro do período de vinte e quatro meses, calculados a partir da data em que a qualificação tiver sido validada.

**65.05.8. Revalidação da Qualificação de Controle de Aproximação por Radar**

(1) Para revalidar a qualificação de controle de aproximação radar que tenha caducado devido ao lapso do período referido na secção 65.05.7, o titular da qualificação caducada deverá requerer ao Órgão Regulador Aeronáutico a revalidação da mesma.

(2) Após o requerimento para a revalidação da qualificação caducada referido no número (1), o Órgão Regulador Aeronáutico deverá revalidar a qualificação se o requerente tiver cumprido com os requisitos referidos na secção 65.05.1 e se pelo menos cinquenta por cento da experiência referida na secção 65.05.5 tiver sido adquirida.

(3) As provisões da secção 65.05.3 aplicar-se-ão, com as mudanças necessárias, ao requerimento referido no número (1).

**SUBPARTE 6 - QUALIFICAÇÃO DE CONTROLE DE ÁREA**

**65.06.1. Requisitos para Qualificação de Controle de Área**

(1) O requerente à emissão da qualificação de controle de área deverá:

(*a*) Ser maior de 21 anos de idade;

(*b*) Ser possuidor da licença de controlador de tráfego aéreo;

(*c*) Ter completado com êxito a formação referida na secção 65.06.2; e

(d) Ter efectuado com êxito a verificação prática de padrões conforme prescritos no Documento MOZ-CATS--GSPL.

**65.06.2. Formação**

O requerente para a emissão da qualificação de controle de área deverá ter completado com êxito a formação apropriada conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL.

**65.06.3. Requerimento para Emissão de Qualificação de Controle de Área**

(1) O requerente para a emissão da qualificação de controle de área será:

(*a*) Dirigido ao Órgão Regulador Aeronáutico no modelo apropriado conforme prescrito no Documento MOZ--CATS-GSPL; e

(*b*) Acompanhado pela:

(*i*) Taxa apropriada prescrita em regulamentação sobre emolumentos;

(*ii*) Qualificação provisória apropriada assinada por um examinador designado;

(*iii*) Cópia da:

(*aa*) Licença de controlador de tráfego aéreo; ou

(*bb*) Cópia da licença ou qualificação provisória que o requerente for titular; e

(*iv*) Prova da idade.

**65.06.4. Emissão da Qualificação de Controle de Área**

(1) O Órgão Regulador Aeronáutico deverá emitir a qualificação de controle de área se o requerente tiver cumprido com os requisitos referidos na secção 65.06.1.

(2) A qualificação será emitida no modelo apropriado conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL.

(3) A qualificação caducará se não for validada de acordo com as provisões da secção 65.01.12.

**65.06.5. Requisitos para Validação da Qualificação de Controle de Área**

(1) O requerente para a validação da qualificação de controle de área deverá, sob a supervisão directa de um instrutor designado dos serviços de tráfego aéreo, ter prestado serviços de controle de área na unidade dos serviços de tráfego aéreo para a qual a qualificação tiver sido requerida pelo menos cento e oitenta horas ou três meses, o que for maior.

(2) O tempo de formação requerido para a validação de duas ou mais qualificações de controle de área, poderá correr simultaneamente.

(3) Não obstante as provisões do número (1), o requerente da validação da qualificação de controle da área com respeito ao local adicional, deverá:

(*a*) Ter completado a formação referida na secção 65.06.2; e

(*b*) Ter efectuado o exame escrito apropriado referido na secção 65.06.4, respeitante ao local adicional.

**65.06.6. Privilégios da Qualificação de Controle de Área**

(1) O titular da qualificação de controle de área válida deverá ser autorizado a:

(*a*) Prestar serviços de controle de área na unidade de serviço de tráfego aéreo para o qual a qualificação seja validada, se o mesmo tiver se familiarizado com a informação pertinente ou actual na tal unidade dos serviços de tráfego aéreo; e

(*b*) Usar o equipamento apropriado para prestar serviços de controle de área.

**65.06.7. Duração da Validação ou Revalidação**

(1) A qualificação de controle de área será validada ou revalidada por um período de doze meses calculados a partir da data da sua validação ou caducidade se a referida qualificação for revalidada ou renovada, conforme o caso.

(2) A qualificação caducará se não for revalidada dentro do período de vinte e quatro meses, calculados a partir da data em que a qualificação tiver sido revalidada.

**65.06.8. Revalidação da Qualificação de Controle de Área**

(1) Para revalidação da qualificação de controle de área que tenha caducado devido ao lapso do período referido na secção 65.06.7, o titular da qualificação deverá requerer ao Órgão Regulador Aeronáutico a sua revalidação.

(2) Após o requerimento para revalidação da qualificação caducada referida no número (1), o Órgão Regulador Aeronáutico deverá revalidar a qualificação se o requerente tiver cumprido com os requisitos referidos na secção 65.06.1 e se pelo menos cinquenta porcento do tempo de formação referido na secção 65.06.5 tiver sido adquirido.

(3) As provisões da secção 65.06.3 aplicar-se-ão, com as mudanças necessárias, ao requerimento referido no número (1).

## SUBPARTE 7 – QUALIFICAÇÃO DE CONTROLE DE ÁREA RADAR

### 65.07.1. Requisitos para Qualificação de Área Radar

(1) O requerente à emissão da qualificação de controle de área radar deverá:

(*a*) Ser maior de 21 anos de idade;

(*b*) Ser possuidor da licença de controlador de tráfego aéreo;

(*c*) Ter completado com êxito a formação referida na secção 65.07.2;

(*d*) Ter efectuado com êxito as avaliações práticas dos padrões conforme prescrito no Documento MOZ--CATS-GSPL.

### 65.07.2. Formação

O requerente para a emissão da qualificação de controle de área radar deverá ter completado com êxito a formação apropriada conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL.

### 65.07.3. Requerimento para Emissão de Qualificação de Controle de Área Radar

(1) O Requerimento para a emissão da qualificação de controle de área radar será:

(*a*) Dirigido ao Órgão Regulador Aeronáutico no modelo apropriado conforme prescrito no Documento MOZ--CATS-GSPL; e

(*b*) Acompanhado pela:

(*i*) Taxa apropriada prescrita em regulamentação sobre emolumentos;

(*ii*) Qualificação provisória apropriada assinada por um examinador designado;

(*iii*) Cópia da:

(*aa*) Licença de controlador de tráfego aéreo;

(*bb*) Licença ou qualificação provisória, de que o requerente é titular; e

(*ii*) Prova de sua idade.

### 65.07.4. Emissão da Qualificação de Controle de Área Radar

(1) O Órgão Regulador Aeronáutico deverá emitir a qualificação de controle de área radar se o requerente tiver cumprido com os requisitos referidos na secção 65.07.1.

(2) A qualificação será emitida no modelo apropriado conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL.

(3) A qualificação caducará se não for validada de acordo com as provisões da secção 65.01.12.

### 65.07.5. Requisitos para Validação da Qualificação de Controle de Área Radar

(1) O requerente para validação da qualificação de controle de área radar deverá, sob a supervisão directa de um instrutor designado dos serviços de tráfego aéreo, ter prestado serviços de controle de área radar na unidade dos serviços de tráfego aéreo na qual a qualificação tiver sido requerida pelo menos cento e oitenta horas ou três meses, o que for maior.

(2) O tempo de formação requerido para a validação de duas ou mais qualificações de controle de área, poderá correr simultaneamente.

(3) Não obstante as provisões do número (1), o requerente para validação da qualificação de controle de área radar com respeito ao local adicional, deverá:

(*a*) Ter completado a formação referida na secção 65.07.2; e

(*b*) Ter efectuado o exame escrito apropriado referido na secção 65.07.4, respeitante ao local adicional.

### 65.07.6. Privilégios da Qualificação de Controle de Área

(1) O titular da qualificação válida de controle de área radar deverá ser autorizado a:

(*a*) Prestar serviços de controle de área por radar na unidade dos serviços de tráfego aéreo para a qual a qualificação será válida, se o mesmo tiver se familiarizado com a informação pertinente ou actual em tal unidade de serviço de tráfego aéreo; e

(*b*) Usar o equipamento apropriado para prestar serviços de controle de área por radar.

### 65.07.7. Duração da Validação ou Revalidação

(1) A qualificação de controle de área radar será validada ou revalidada por um período de doze meses calculados a partir da data da sua validação ou caducidade se a referida qualificação for revalidada ou renovada, conforme o caso.

(2) A qualificação caducará se não for revalidada dentro de um período de vinte e quatro meses, calculados a partir da data em que a qualificação tiver sido validada.

### 65.07.8. Revalidação da Qualificação de Controle de Área Radar

(1) Para revalidar a qualificação de controle de área radar que tenha caducado devido ao lapso do período referido na secção 65.07.7, o titular da qualificação caducada deverá requerer ao Órgão Regulador Aeronáutico a sua revalidação.

(2) Após o requerimento para revalidação da qualificação caducada referida no número (1), o Órgão Regulador Aeronáutico deverá revalidar a qualificação se o requerente tiver cumprido com os requisitos referidos na secção 65.07.1 e se pelo menos cinquenta porcento do tempo de formação referida na secção 65.07.5 tiver sido adquirido.

(3) As provisões da secção 65.07.3 aplicar-se-ão, com as mudanças necessárias, no requerimento referido no número (1).

## SUBPARTE 8 – QUALIFICAÇÃO DE CONTROLE DE ÁREA POR SUPERVISÃO DE DEPENDÊNCIA AUTOMÁTICA

### 65.08.1. Requisitos para a Qualificação de Controle de Área por Supervisão de Dependência Automática

(1) O requerente para a emissão da qualificação de controle de área por supervisão de dependência automática deverá:

(*a*) Ser maior de 21 anos de idade;

(*b*) Ser possuidor da licença de controlador de tráfego aéreo;

(*c*) Ter completado com êxito a formação referida na secção 65.08.2; e

(*d*) Ter efectuado com êxito as avaliações práticas dos padrões conforme prescrito no Documento MOZ--CATS-GSPL.

**65.08.2. Formação**

O requerente para a emissão da qualificação de controle de área por supervisão de dependência automática deverá ter completado com êxito a formação apropriada conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL.

**65.08.3. Requerimento para a Concessão da Qualificação de Controle de Área por Supervisão de Dependência Automática**

(1) O requerimento à concessão da qualificação de controle de área por supervisão de dependência automática será:

(*a*) Dirigido ao Órgão Regulador Aeronáutico no modelo apropriado conforme prescrito no Documento MOZ--CATS-GSPL; e

(*b*) Acompanhado pela:

(*i*) Taxa apropriada prescrita em regulamentação sobre emolumentos;

(*ii*) Qualificação provisória apropriada assinada por um examinador designado;

(*iii*) Cópia da:

(*aa*) Licença de controlador de tráfego aéreo; ou

(*bb*) Licença ou qual a qualificação provisória pertencente, ao requerente é titular; e

(iv) Prova da idade.

**65.08.4. Concessão da Qualificação de Controle de Área por Supervisão de Dependência Automática**

(1) O Órgão Regulador Aeronáutico deverá conceder a qualificação de controle de área por supervisão de dependência automática se o requerente tiver cumprido com os requisitos referidos na secção 65.08.1.

(2) A qualificação será emitida no modelo apropriado conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL.

(3) A qualificação caducará se não for validada de acordo com as provisões da secção 65.01.12.

**65.08.5. Requisitos para a Validação da Qualificação de Controle de área por Supervisão de Dependência Automática**

(1) O requerente para a validação da qualificação de controle de área por supervisão de dependência automática deverá, sob supervisão directa de um instrutor designado de serviço de tráfego aéreo, ter prestado serviços de controle de área por supervisão de dependência automática na unidade dos serviços de tráfego aéreo para a qual a qualificação tiver sido requerida pelo menos cento e oitenta horas ou três meses, o que for maior.

(2) O tempo de formação requerido para a validação de duas ou mais qualificações de controle de área por supervisão de dependência automática, poderá ocorrer simultaneamente.

(3) Não obstante as provisões do número (1), o requerente à validação da qualificação de controle de área por supervisão de dependência automática com respeito a um local adicional, deverá:

(*a*) Ter completado a formação referida na secção 65.08.2; e

(*b*) Ter efectuado o exame escrito apropriado referido na secção 65.08.4, respeitante ao local adicional.

**65.08.6. Privilégios da Qualificação de Controle de Área por Supervisão de Dependência Automática**

(1) O titular da qualificação válida de controle de área por supervisão de dependência automática deverá ser autorizado a:

(*a*) Prestar serviços de controle de área por supervisão de dependência automática na unidade de serviço de tráfego aéreo para a qual a qualificação será validada, se o mesmo tiver se familiarizado com a informação pertinente ou actual na tal unidade de serviço de tráfego aéreo; e

(*b*) Usar o equipamento apropriado para prestar tais serviços de controle de área por supervisão de dependência automática.

**65.08.7. Duração da Validação ou Revalidação**

(1) A qualificação de controle de área por supervisão de dependência automática será validada ou revalidada por um período de doze meses calculados a partir da data da sua validação ou caducidade se a mesma for validada ou revalidada, conforme o caso.

(2) A qualificação caducará se não for revalidada dentro do período de vinte e quatro meses, calculados a partir da data em que a qualificação tiver sido validada.

**65.08.8. Revalidação da Qualificação de Controle de Área por Supervisão de Dependência Automática**

(1) Para revalidar a qualificação de controle de área por supervisão de dependência automática, que tiver sido caducada devido ao lapso do período referido na secção 65.08.7, o titular da qualificação caducada deverá requerer ao Órgão Regulador Aeronáutico a sua revalidação.

(2) Após o requerimento para a revalidação da qualificação caducada conforme referido no número (1), o Órgão Regulador Aeronáutico deverá revalidar a qualificação se o requerente tiver cumprido com os requisitos referidos na secção 65.08.1 e se pelo menos cinquenta porcento do tempo de formação referido na secção 65.08.5 tiver sido adquirido.

**SUBPARTE 9 – QUALIFICAÇÃO DE INSTRUTOR DOS SERVIÇOS DE TRÁFEGO AÉREO**

**65.09.1. Requisitos para a Qualificação de Instrutor dos Serviços de Tráfego Aéreo**

(1) O requerente para a emissão da qualificação de instrutor do serviço de tráfego aéreo deverá:

(*a*) Ser maior de 21 anos de idade;

(*b*) Ser possuidor da licença de controlador de tráfego aéreo;

(*c*) Ser possuidor de pelo menos a qualificação válida de serviço de tráfego aéreo;

(*d*) Ter completado com êxito a formação referida na secção 65.09.2;

(*e*) Ter efectuado com êxito as avaliações práticas dos padrões conforme prescrito no Documento MOZ--CATS-GSPL, desde que o requerente para a qualificação de instrutor dos serviços de tráfego aéreo cujos privilégios sejam para serem exercidos num local não operacional ou instituição de formação de aeronáutica, não será obrigado a possuir uma qualificação válida de serviço de tráfego aéreo ou um certificado de aptidão médica Classe 3.

**65.09.2. Formação**

O requerente para a emissão da qualificação de instrutor dos serviços de tráfego aéreo deverá ter completado com êxito a formação apropriada conforme prescrito no Documento MOZ--CATS-GSPL.

**65.09.3. Requerimento para a Concessão da Qualificação de Instrutor dos Serviços de Tráfego Aéreo**

(1) O requerente à concessão da qualificação de instrutor dos Serviços de Tráfego Aéreo será:

(*a*) Dirigido ao Órgão Regulador Aeronáutico no modelo apropriado conforme prescrito no Documento MOZ--CATS-GSPL; e

(*b*) Acompanhado pela:

(*i*) Taxa apropriada prescrita em regulamentação sobre emolumentos;

(*ii*) Certificado apropriado de competência prescrito no MOZ-CATS-GSPL, assinado por um examinador designado;

(*iii*) Cópia da licença e qualificação de controlador de tráfego aéreo de que o requerente é titular; e

(*iv*) Prova da idade.

**65.09.4. Concessão da Qualificação de Instrutor do Serviço de Tráfego Aéreo**

(1) O Órgão Regulador Aeronáutico deverá conceder a qualificação de instrutor do serviço de tráfego aéreo se o requerente tiver cumprido com os requisitos referidos na secção 65.09.1.

(2) A qualificação será emitida no modelo apropriado conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL.

(3) A qualificação caducará se não for validada de acordo com as provisões da secção 65.01.12.

**65.09.5. Requisitos para a Validação da Qualificação de Instrutor de Serviço de Tráfego Aéreo**

(1) O requerente para a validação da qualificação de instrutor dos serviços de tráfego aéreo deverá:

(*a*) Se os privilégios da qualificação forem exercidos num local de operação, ter completado pelo menos um ano de experiência nos serviços de operação como um controlador de tráfego aéreo ou operador do serviço de informação de voo; e

(*b*) Se os privilégios da qualificação forem exercidos num local de não operacional, ter completado pelo menos dois anos de experiência em serviços de operação como controlador de tráfego aéreo ou operador do serviço de informação de voo.

**65.09.6. Privilégios da Qualificação de Instrutor dos Serviços de Tráfego Aéreo**

(1) O titular da qualificação de instrutor dos Serviços de Tráfego Aéreo deverá ser autorizado a:

(*a*) Instruir o pessoal do serviço de tráfego aéreo;

(*b*) Supervisionar directamente os controladores de tráfego aéreo em formação e actualização do conhecimento na área da qualificação de especialização de qualquer qualificação de que o instrutor for titular;

(*c*) Dar instrução em qualquer local não operacional ou estabelecimento de formação;

(*d*) actuar como examinador da validação periódica na área da qualificação de especialização de qualquer qualificação válida de que o instrutor for titular;

(*e*) emitir uma validação periódica para qualquer controlador de tráfego aéreo após ter-se submetido ao exame da validação referido na alínea (c); e

(*f*) avaliar candidatos e recomendá-los a um examinador designado para a formação e executar verificações práticas dos padrões.

**65.09.7. Duração da Validação ou Revalidação**

(1) A qualificação de instrutor dos serviços de tráfego aéreo será validada ou revalidada por um período de doze meses calculados a partir da data da sua validação ou caducidade se a referida qualificação for revalidada ou renovada, conforme o caso.

(2) A qualificação caducará se não for revalidada dentro do período de vinte e quatro meses, calculados a partir da data em que a qualificação tiver sido validada.

**65.09.8. Revalidação da Qualificação de Instrutor dos Serviços de Tráfego Aéreo**

(1) Para revalidar a qualificação de instrutor dos serviços de tráfego aéreo que tiver caducado devido ao lapso do período referido na secção 65.09.7, o titular da qualificação caducada deverá requerer ao Órgão Regulador Aeronáutico a sua revalidação.

(2) Após o requerimento para revalidação da qualificação caducada referida no número (1), o Órgão Regulador Aeronáutico deverá revalidá-la se o requerente tiver cumprido com os requisitos referidos na secção 65.08.1 e obter pelo menos cinquenta porcento da experiência referida na secção 65.09.5.

## SUBPARTE 10 – LICENÇA DE OPERADOR DE ESTAÇÃO AERONÁUTICA

**65.10.1. Requisitos para Licença de Operador de Estação Aeronáutica**

(1) O requerente para a emissão da licença de operador de estação aeronáutica deverá:

(*a*) Ser maior de 18 anos de idade;

(*b*) Ser residente em Moçambique;

(*c*) Ter completado com êxito a formação referida na secção 65.10.2;

Ter efectuado o exame teórico referido na secção 65.10.3.

**65.10.2. Formação**

O requerente para a emissão da licença de operador de estação aeronáutica deverá ter completado com êxito a formação apropriada conforme prescrito no Documento MOZ-CATS--GSPL.

**65.10.3. Conhecimento Teórico**

O requerente para a emissão da licença de operador de estação aeronáutica deverá ter efectuado o exame escrito apropriado conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL.

**65.10.4. Requerimento para Emissão da Licença de Operador de Estação Aeronáutica**

(1) O requerimento para a emissão da licença de operador de estação aeronáutica será:

(*a*) dirigido ao Órgão Regulador Aeronáutico no modelo apropriado conforme prescrito no Documento MOZ--CATS-GSPL; e

(*b*) Acompanhado pela:

(*i*) Prova da:

(*aa*) Identidade do requerente; e
(*bb*) A idade do requerente.

(*ii*) Licença provisória assinada por um examinador designado;
(*iii*) Taxa apropriada prescrita em regulamentação sobre emolumentos; e
*(iv)* Duas fotografias recentes tipo passe.

**65.10.5. Emissão da Licença de Operador de Estação Aeronáutica**

(1) O Órgão Regulador Aeronáutico deverá emitir a licença de operador de estação aeronáutica se o requerente tiver cumprido com os requisitos referidos na secção 65.10.1.

(2) A licença será emitida no modelo apropriado conforme prescrita no Documento MOZ-CATS-GSPL.

(3) Após a emissão da licença, o titular da mesma deverá assinar imediatamente à tinta no espaço reservado para o efeito.

(4) Após a recepção da licença, a licença provisória emitida nos termos da secção 65.01.13 será cancelada.

**65.10.6. Requisitos para Validação de Licença de Operador de Estação Aeronáutica**

(1) O requerente para a validação de licença de operação de estação aeronáutica deverá:

(*a*) Sob a supervisão directa de um instrutor dos serviços de tráfego aéreo, ter exercido a função de operador na estação aeronáutica para a qual a licença tiver sido solicitada por pelo menos duzentas e quarenta horas ou dois meses, o que for maior; e

(*b*) Ter efectuado com êxito as verificações práticas dos padrões conforme prescrito no Documento MOZ--CATS-GSPL.

**65.10.7. Período de Validade da Licença de Operador de Estação Aeronáutica**

(1) A licença de operador de estação aeronáutica será válida por um período indefinido desde que os privilégios da licença não sejam exercidos pelo titular dos mesmos a menos que o mesmo mantenha competência por cumprir com os requisitos apropriados prescritos nesta Parte.

(2) Onde os privilégios da licença não tiverem sido exercidos pelo período apropriado referido na secção 65.01.12, a acção requerida pela secção referida deverá ser tomada.

**65.10.8. Privilégios de Licença de Operador de Estação Aeronáutica**

(1) O titular da licença de operador de estação aeronáutica deverá ser autorizado:

(*a*) A exercer a função de operador duma estação aeronáutica; e

(*b*) A prestar serviços de rádio HF ar-terra na área de serviço para o qual a licença será validada, se o mesmo tiver se familiarizado com toda a informação pertinente ou actual considerando os tipos de equipamento e procedimentos de operação usados na estação aeronáutica em que o titular pretende operar.

**SUBPARTE 11 – LICENÇA DE OPERADOR DO SERVIÇO DE INFORMAÇÃO DE VOO**

**65.11.1. Requisitos para Operador do Serviço de Informação de Voo**

(1) O requerente para a emissão da licença de operador do serviço de informação de voo deverá:

(*a*) Ser maior de 18 anos;
(*b*) Ser residente em Moçambique;
(*c*) Ter completado com êxito a formação referida na secção 65.11.2;
(*d*) Ter efectuado o exame teórico referido na secção 65.11.3; e
(*e*) Ser possuidor de um certificado de operador de radiotelefonia de voo.

**65.11.2. Formação**

O requerente para a emissão da licença de operador do serviço de informação de voo deverá ter completado com êxito a formação conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL.

**65.11.3. Conhecimento teórico**

O requerente para a emissão da licença de operador do serviço de informação de voo deverá ter efectuado o exame escrito apropriado conforme prescrito no Documento MOZ-CATS--GSPL.

**65.11.4. Requerimento para a Emissão de Licença de Operador do Serviço de Informação de Voo**

(1) O requerimento à emissão da licença de operador do serviço de informação de voo será:

(*a*) Dirigido ao Órgão Regulador Aeronáutico no modelo apropriado conforme prescrito no Documento MOZ--CATS-GSPL; e

(*b*) Acompanhado pela:

(*i*) Prova da:

(*aa*) Identidade do requerente;
(*bb*) Idade do requerente;

(*ii*) Licença e qualificação provisórias assinadas por um examinador designado;
(*iii*) Cópia do certificado de operador de radiotelefonia de voo de que o requerente é titular;
(*iv*) Taxa apropriada prescrita em regulamentação sobre emolumentos; e
(*v*) Duas fotografias recentes tipo passe.

.

**65.11.5. Emissão da Licença de Operador do Serviço de Informação de Voo**

(1) O Órgão Regulador Aeronáutico deverá emitir a licença de Operador do serviço de informação de voo se o requerente tiver cumprido com os requisitos referidos na secção 65.11.1.

(2) A licença será emitida imediatamente após a obtenção dos padrões exigidos para a emissão da qualificação de operador dos serviços de informação de voo sob esta Parte.

(3) A licença será emitida no modelo apropriado conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL.

(4) Após a emissão da licença, o titular da mesma deverá assinar imediatamente à tinta no espaço apropriado reservado para o efeito.

(5) Após a recepção da licença, a licença e qualificação provisória emitidas nos termos da secção 65.01.13 deverão ser canceladas.

**65.11.6. Período de Validade da Licença de Operador do Serviço de Informação de Voo**

(1) A licença de operador do serviço de informação de voo será válida por um período indefinido desde que os privilégios da licença não sejam exercidos pelo titular da mesma a menos que:

(*a*) O mesmo seja titular da qualificação apropriada válida;
(*b*) O mesmo mantenha competência por cumprir com os requisitos apropriados prescritos nesta Parte.

(2) Onde os privilégios da licença e qualificação não tiverem sido exercidos por um período apropriado referido na secção 65.01.12, a acção exigida pela referida secção deverá ser tomada.

**65.11.7. Privilégios da Licença de Operador do Serviço de Informação de Voo**

O titular da licença de operador do serviço de informação de voo deverá ser autorizado a prestar os privilégios de qualquer qualificação válida de operador de serviços de informação de voo obtida para a posição operacional especificada.

**SUBPARTE 12 – QUALIFICAÇÃO DE SERVIÇO DE INFORMAÇÃO DE VOO DE AERÓDROMO**

**65.12.1. Requisitos para a Qualificação de Serviço de Informação de Voo de Aeródromo**

(1) O requerente à concessão da qualificação de serviço de informação de voo de aeródromo deverá:

(*a*) Ser maior de 18 anos de idade;
(*b*) Ser possuidor da licença de operador do serviço de informação de voo ou de controlador de tráfego aéreo;
(*c*) Ter completado com êxito a formação referida na secção 65.12.2;
(*d*) Ter efectuado com êxito as avaliações práticas dos padrões conforme prescrito no Documento MOZ--CATS-GSPL.

**65.12.2. Formação**

(1) O requerente à concessão da qualificação de serviço de informação de voo de aeródromo deverá ter completado com êxito a formação apropriada conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL.

(2) O titular da qualificação de controle de aeródromo não necessitará da formação referida no número (1).

**65.12.3. Requerimento para Concessão da Qualificação de Serviço de Informação de Voo de Aeródromo**

(1) O requerimento à concessão da qualificação de serviço de informação de voo de aeródromo será:

(*a*) Dirigido ao Órgão Regulador Aeronáutico no modelo apropriado conforme prescrito no Documento MOZ--CATS-GSPL; e
(*b*) Acompanhado pela:

(*i*) Taxa apropriada prescrita em regulamentação sobre emolumentos;
(*ii*) Qualificação provisória apropriada assinada por um examinador designado;
(*iii*) Cópia da:

(aa) Licença de operador do serviço de informação de voo;
(*bb*) Licença de controlador de tráfego aéreo; ou
(*cc*) Licença ou qualificação provisória de que o requerente é titular.

(*iv*) Prova da idade.

**65.12.4. Concessão da Qualificação de Serviço de Informação de Voo de Aeródromo**

(1) O Órgão Regulador Aeronáutico deverá emitir a qualificação de serviço de informação de voo de área se o requerente tiver cumprido com os requisitos referidos na secção 65.12.1.

(2) A qualificação será emitida no modelo apropriado conforme prescrito no Documento MOZ-CATS--GSPL.

(3) A qualificação caducará se não for validada de acordo com as provisões da secção 65.01.12.

**65.12.5. Requisitos para a Validação de Qualificação de Serviço de Informação de Voo de Aeródromo**

(1) O requerente à validação da qualificação de serviço de informação de voo de aeródromo deverá, sob supervisão directa de um operador designado do Serviço de Informação de Voo, ter prestado serviços de informação de voo de aeródromo na unidade do aeródromo cuja qualificação tiver sido requerida:

(*a*) Por pelo menos cento e vinte horas ou um mês, o que for maior; e
(*b*) No caso da qualificação inicial, por pelo menos trezentas e sessenta horas ou três meses, o que for maior.

**65.12.6. Privilégios da Qualificação de Serviço de Informação de Voo de Aeródromo**

(1) O titular da qualificação de serviço de informação de voo de aeródromo deverá ser autorizado a:

(*a*) Prestar serviços de informação de voo de aeródromo na unidade de serviço de informação de voo de aeródromo para cuja qualificação for validada, se o mesmo tiver se familiarizado com toda a informação pertinente e actual na tal unidade de serviço de informação de voo de aeródromo; e
(*b*) Usar o equipamento apropriado para prestar tais serviços de informação de voo de aeródromo.

**65.12.7. Duração da Validação ou Revalidação**

(1) A qualificação de serviço de informação de voo de aeródromo será validada ou revalidada por um período de doze meses calculados a partir da data da sua validação ou caducidade se a referida qualificação for revalidada ou renovada, conforme o caso.

(2) A qualificação caducará se não for revalidada dentro do período de vinte e quatro meses, calculados a partir da data em que a qualificação tiver sido validada.

**65.12.8. Revalidação da Qualificação de Serviço de Informação de Voo de Aeródromo**

(1) Para revalidar a qualificação de serviço de informação de voo de aeródromo que tenha caducado devido ao lapso do período referido na secção 65.12.7, o titular da qualificação caducada deverá requerer ao Órgão Regulador Aeronáutico à sua revalidação.

(2)Após requerimento para a revalidação de uma qualificação caducada no número (1), o Órgão Regulador Aeronáutico deverá revalidar a qualificação se o requerente tiver cumprido com os requisitos referidos na secção 65.12.1 e se pelo menos cinquenta porcento da experiência referida na secção 65.12.5 tiver sido adquirida.

(3) As provisões da secção 65.12.3 aplicar-se-ão, com as mudanças necessárias, ao requerimento referido no número (1).

## SUBPARTE 13 – QUALIFICAÇÃO DE SERVIÇO DE INFORMAÇÃO DE VOO DE ÁREA

### 65.13.1. Requisitos para a Qualificação de Serviços de Informação de Voo de Área

(1) O requerente à concessão da qualificação de serviço de informação de voo de área deverá:

(*a*) Ser maior de 18 anos de idade;

(*b*) Ser possuidor da licença de operador do serviço de informação de voo ou da licença de controlador de tráfego aéreo;

(*c*) Ter completado com êxito a formação referida na secção 65.13.2;

(*d*) Ter efectuado com êxito as avaliações práticas dos padrões conforme prescrito no Documento MOZ--CATS-GSPL.

### 65.13.2. Formação

O requerente à concessão da qualificação de serviço de informação de voo de área deverá ter completado com êxito a formação apropriada conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL.

### 65.13.3. Requerimento para a Concessão da Qualificação de Serviço de Informação de Voo de Área

(1) O requerimento à concessão da qualificação de serviço de informação de voo de área será:

(*a*) Dirigido ao Órgão Regulador Aeronáutico no modelo apropriado conforme prescrito no Documento MOZ--CATS-GSPL; e

(*b*) Acompanhado pela :

*(i)* Taxa apropriada prescrita em regulamentação sobre emolumentos;

(*ii*) Qualificação provisória apropriada assinada por um examinador designado;

(*iii*) Cópia da:

(*aa*) Licença de operador do Serviço de Informação de Voo;

(*bb*) Licença de controlador de tráfego aéreo; ou

(*cc*) Licença ou qualificação provisória de que o requerente é titular; e

(*iv*) Prova da idade.

### 65.13.4. Concessão da Qualificação de Serviço de Informação Voo de Área

(1) O Órgão Regulador Aeronáutico deverá conceder a qualificação de serviço de informação de voo de área se o requerente tiver cumprido com os requisitos referidos na secção 65.13.1.

(2) A qualificação será emitida no modelo apropriado prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL.

(3) A qualificação caducará se não for validada de acordo com as provisões da secção 65.01.12.

### 65.13.5. Requisitos para a Validação de Qualificação de Serviço de Informação de Voo de Área

(1) O requerente para a validação da qualificação de serviço de informação de voo de área deverá, sob supervisão directa de um operador designado de serviço de informação de voo, ter prestado serviços de informação de voo de área na unidade de serviço de informação de voo de área para cuja qualificação tiver sido requerida:

(*a*) Por pelo menos cento e vinte horas ou um mês, o que for maior; ou

(*b*) No caso da qualificação inicial, por pelo menos trezentas e sessenta horas ou três meses, o que for maior.

(2) Não obstante as provisões do número (1), o requerente para a validação da qualificação de serviço de informação de voo de área com respeito ao local adicional, deverá:

(*a*) Ter completado a formação referida na secção 65.13.2; e

(*b*) Ter efectuado o exame escrito apropriado referido na secção 65.13.4, respeitante ao local adicional.

### 65.13.6. Privilégios da Qualificação de Serviço de Informação de Voo de Área

(1) O titular da qualificação válida de serviço de informação de voo de área será autorizado a:

(*a*) Prestar serviços de informação de voo de área na unidade de serviço de informação de voo de área para a qual a qualificação for validada, se o mesmo tiver se familiarizado com toda a informação pertinente e actual na tal unidade de serviço de informação de voo de área; e

(*b*) Usar o equipamento apropriado para prestar os tais serviços de informação de voo de área.

### 65.13.7. Duração da Validação ou Revalidação

(1) A qualificação de serviço de informação de voo de área será validada ou revalidada por um período de doze meses calculados a partir da data da sua validação ou caducidade se a referida qualificação for revalidada ou renovada, conforme o caso.

(2) A qualificação caducará se não for revalidada dentro do período de vinte e quatro meses, calculados a partir da data em que a qualificação tiver sido validada.

### 65.13.8. Revalidação da Qualificação de Serviço de Informação de Voo de Área

(1) Para revalidar a qualificação de serviço de informação de voo de área que tenha caducado devido ao lapso do período referido na secção 65.13.7, o titular da qualificação caducada deverá requerer ao Órgão Regulador Aeronáutico a sua revalidação.

(2) Após o requerimento para a revalidação da qualificação caducada referida no número (1), o Órgão Regulador Aeronáutico deverá revalidar a qualificação se o requerente tiver cumprido com os requisitos referidos na secção 65.13.1 e se pelo menos cinquenta porcento da experiência referida na secção 65.13.5 tiver sido adquirida.

(3)As provisões da secção 65.13.3 deverão aplicar-se, com as mudanças necessárias, ao requerimento referido no número (1).

## SUBPARTE 14 - LICENÇA DE OPERADOR DE SERVIÇOS DE INFORMAÇÃO AERONÁUTICA

### 65.14.1. Requisitos para Operador do Serviço de Informação Aeronáutica

(1) O requerente para a emissão da licença de operador do serviço de informação aeronáutica deverá:

(*a*) Ser maior de 18 anos;

(*b*) Ser residente em Moçambique;

(*c*) Ter completado com êxito a formação referida na secção 65.14.2;

(*d*) Ter efectuado o exame de conhecimento teórico referido na secção 65.14.3.

**65.14.2. Formação**

O requerente para a emissão da licença de operador do serviço de informação aeronáutica deverá ter completado com êxito a formação apropriada conforme prescrito no Documento MOZ--CATS-GSPL.

**65.14.3. Conhecimento Teórico**

O requerente para a emissão da licença de operador do serviço de informação aeronáutica deverá ter efectuado o exame escrito apropriado conforme prescrito no Documento MOZ-CATS--GSPL.

**65.14.4. Requerimento para a Emissão de Licença de Operador do Serviço de Informação Aeronáutica**

(1) O requerimento para a emissão da licença de operador do serviço de informação aeronáutica será:

(*a*) Dirigido ao Órgão Regulador Aeronáutico no modelo apropriado conforme prescrito no Documento MOZ--CATS-GSPL;

(*b*) Acompanhado pela:

(*i*) Prova da:

(*aa*) Identidade do requerente; e

(*bb*) A idade do requerente.

(*ii*) Licença e qualificação provisórias assinadas por um examinador designado;

(*iii*) Taxa apropriada prescrita em regulamentação sobre emolumentos; e

(*iv*) Duas fotos recentes tipo passe.

**65.14.5. Emissão Licença de Operador do Serviço de Informação Aeronáutica**

(1) O Órgão Regulador Aeronáutico deverá emitir a licença de operador do serviço de informação aeronáutica se o requerente tiver cumprido com os requisitos referidos na secção 65.14.1.

(2) A licença será emitida no modelo apropriado conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL.

(3) Após a emissão da licença, o titular da mesma deverá assinar imediatamente à tinta no espaço apropriado reservado para o efeito.

(4) Após a recepção da licença, a licença e qualificação provisórias emitidas nos termos da secção 65.01.13 deverão ser canceladas.

**65.14.6. Período de Validade da Licença do Operador do Serviço de Informação Aeronáutica**

(1) A licença de operador do serviço de informação aeronáutica será válida por um período indefinido, desde que os privilégios da licença não sejam exercidos pelo titular da mesma a menos que:

(*a*) O mesmo possua a qualificação válida apropriada;

(*b*) O mesmo mantenha a competência por cumprir com os requisitos apropriados prescritos nesta Parte.

(2) Onde os privilégios da licença e qualificação não tiverem sido exercidos pelo período apropriado referido na secção 65.01.12, a acção requerida pela secção deverá ser tomada.

**65.14.7. Privilégios da Licença de Operador dos Serviços de Informação Aeronáutica**

O titular da licença de operador do serviço de informação aeronáutica será autorizado a usufruir os privilégios de qualquer qualificação válida dos serviços de informação aeronáutica dentro da FIR da Beira.

**SUBPARTE 15 – QUALIFICAÇÃO DE SERVIÇO INTERNACIONAL DE INFORMAÇÃO AERONÁUTICA**

**65.15.1. Requisitos de Qualificação de Serviço Internacional de Informação Aeronáutica**

(1) O requerente à concessão da qualificação de serviço internacional de informação aeronáutica deverá:

(*a*) Ser maior de 18 anos de idade;

(*b*) Ser possuidor da licença de operador de serviço de informação aeronáutica;

(*c*) Ter completado com êxito a formação referida na secção 65.15.2;

(*d*) Ter efectuado com êxito as verificações práticas dos padrões conforme prescrito no Documento MOZ--CATS-GSPL.

**65.15.2. Formação**

O requerente à concessão da qualificação de serviço internacional de informação aeronáutica deverá ter completado com êxito a formação apropriada conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL.

**65.15.3. Requerimento para Concessão de Qualificação de Serviço Internacional de Informação Aeronáutica**

(1) O requerimento à concessão de qualificação de serviço internacional de informação aeronáutica será:

(*a*) Dirigido ao Órgão Regulador Aeronáutico no modelo apropriado conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL; e

(*b*) Acompanhado pela :

(*i*) Taxa apropriada prescrita em regulamentação sobre emolumentos;

(*ii*) Qualificação provisória apropriada assinada por um examinador designado;

(*iii*) Cópia da:

(*aa*) Licença de operador do serviço de informação aeronáutica ; ou

(*bb*) Licença ou qualificação provisória, de que o requerente é titular; e

(iv) Prova da idade.

**65.15.4. Concessão de Qualificação de Serviço Internacional de Informação Aeronáutica**

(1) O Órgão Regulador Aeronáutico deverá conceder a qualificação de serviço internacional de informação aeronáutica se o requerente tiver cumprido com os requisitos referidos na secção 65.15.1.

(2) A qualificação será emitida no modelo apropriado conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL.

(3) A qualificação caducará se não for validada de acordo com as provisões da secção 65.01.12.

**65.15.5. Requisitos para a Validação de Qualificação de Serviço Internacional de Informação Aeronáutica**

(1) O requerente para a validação de qualificação de serviço internacional de informação aeronáutica deverá, sob supervisão

directa de um operador de serviço internacional de informação aeronáutica, ter prestado serviços de informação aeronáutica na unidade de serviços de informação aeronáutica para a qual a qualificação tiver sido requerida:

(*a*) Por pelo menos cento e vinte horas ou um mês, o que for maior; ou

(*b*) No caso da qualificação inicial, por pelo menos trezentas e sessenta horas ou três meses, o que for maior.

**65.15.6. Privilégios de Qualificação de Serviço Internacional de Informação Aeronáutica**

(1) O titular da licença de serviço internacional de informação aeronáutica será autorizado a:

(*a*) Prestar serviço internacional de informação aeronáutica na unidade de serviços de informação aeronáutica para que for qualificado, se o mesmo tiver se familiarizado com a informação pertinente ou actual na tal unidade de serviço de informação aeronáutica ; e

(*b*) Usar o equipamento apropriado para prestar serviços internacionais de informação aeronáutica.

**65.15.7. Duração da Validação ou Revalidação**

(1) A qualificação de serviço internacional de informação aeronáutica será validada ou revalidada por um período de doze meses calculados a partir da data da sua emissão ou caducidade se a referida qualificação for revalidada ou renovada, conforme o caso.

(2) A qualificação caducará se não for revalidada dentro do período de vinte e quatro meses, calculados a partir da data do término da sua validade.

**65.15.8. Revalidação da Qualificação de Serviço Internacional de Informação Aeronáutica**

(1) Para revalidar a qualificação de serviço internacional de informação aeronáutica que tenha caducado devido ao lapso do período referido na secção 65.15.7, o titular da qualificação caducada deverá requerer ao Órgão Regulador Aeronáutico a sua revalidação.

(2) Após requerimento para revalidação da qualificação caducada referida no número (1), o Órgão Regulador Aeronáutico deverá revalidar a qualificação se o requerente tiver cumprido com os requisitos referidos na secção 65.15.1 e se pelo menos cinquenta por cento da experiência referida na secção 65.15.5 tiver sido adquirida.

(3) As provisões da secção 65.15.3 aplicar-se-ão, com as mudanças necessárias ao requerimento referido no número (1).

## SUBPARTE 16 – QUALIFICAÇÃO DE SERVIÇO DOMÉSTICO DE INFORMAÇÃO AERONÁUTICA

**65.16.1. Requisitos de Qualificação de Serviço Doméstico de Informação Aeronáutica**

(1) O requerente à concessão da qualificação de serviço doméstico de informação aeronáutica deverá:

(*a*) Ser maior de 18 anos de idade;

(*b*) Ser possuidor da licença de operador do serviço de informação aeronáutica;

(*c*) Ter completado com êxito a formação referida na secção 65.16.2;

(*d*) Ter efectuado com êxito as verificações práticas dos padrões conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL.

**65.16.2. Formação**

O requerente à concessão da qualificação de serviço doméstico de informação aeronáutica deverá ter completado a formação apropriada conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL.

**65.16.3. Requerimento para Concessão da Qualificação de Serviço Doméstico de Informação Aeronáutica**

(1) O requerente à concessão da qualificação de serviço doméstico de informação aeronáutica será:

(*a*) Dirigido ao Órgão Regulador Aeronáutico no modelo apropriado conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL; e

(*b*) Acompanhado pela:

(*i*) Taxa apropriada prescrita em regulamentação sobre emolumentos;

(*ii*) Qualificação provisória apropriada assinada por um examinador designado;

(*iii*) Cópia da:

(*aa*) Licença de operador do serviço de informação aeronáutica; ou

(*bb*) Licença provisória a qual a qualificação temporária respectivo, e de que o requerente for titular.

(*iv*) Prova de sua idade.

**65.16.4. Concessão de Qualificação de Serviço Doméstico de Informação Aeronáutica**

(1) O Órgão Regulador Aeronáutico deverá conceder a qualificação de serviço doméstico de informação aeronáutica se o requerente tiver cumprido com os requisitos referidos na secção 65.16.1.

(2) A qualificação será emitida no modelo apropriado conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL.

(3) A qualificação caducará se não for validada de acordo com as provisões da secção 65.01.12.

**65.16.5. Requisitos para a Validação da Qualificação de Serviço Doméstico de Informação Aeronáutica**

(1) O requerente para a validação da qualificação de serviço doméstico de informação aeronáutica deverá, sob a supervisão directa de um operador designado de serviço de informação aeronáutica, ter prestado serviços domésticos de informação aeronáutica na unidade de serviço de informação aeronáutica para a qual a qualificação tiver sido requerida:

(*a*) Por pelo menos cento e vinte horas ou um mês, o que for maior; ou

(*b*) No caso da qualificação inicial, por pelo menos trezentas e sessenta horas ou três meses, o que for maior.

**65.16.6. Privilégios de Qualificação de Serviço Doméstico de Informação Aeronáutica**

(1) O titular da qualificação de serviço doméstico de informação aeronáutica deverá ser autorizado a:

(*a*) Prestar serviços domésticos de informação aeronáutica na unidade de serviço de informação aeronáutica para a qual a qualificação será validada, se o mesmo tiver se familiarizado com todas a informação pertinente ou actual na tal unidade de serviço de informação aeronáutica; e

(*b*) Usar o equipamento apropriado para prestar tais serviços domésticos de informação aeronáutica.

**65.16.7. Duração de Validação ou Revalidação**

(1) A qualificação de serviço doméstico de informação aeronáutica será validado ou revalidado por um período de doze meses calculados a partir da data da sua validação ou caducidade se a referida qualificação for revalidada ou renovada, conforme o caso.

(2) A qualificação caducará se não for revalidada dentro do período de vinte e quatro meses, calculados a partir da data em que a qualificação tiver sido validada.

**65.16.8. Revalidação da Qualificação de Serviço Doméstico de Informação Aeronáutica**

(1) Para revalidar a qualificação de serviço doméstico de informação aeronáutica que tiver caducado devido ao lapso do período referido na secção 65.16.7, o titular da qualificação caducada deverá requerer ao Órgão Regulador Aeronáutico a sua revalidação.

(2) Após o requerimento para a revalidação da qualificação caducada referida no número (1), o Órgão Regulador Aeronáutico deverá renová-la se o requerente tiver cumprido com os requisitos referidos da secção 65.16.1 e se pelo menos cinquenta porcento da experiência referida na secção 65.16.5 tiver sido adquirida.

(3) As provisões da secção 65.16.3 aplicar-se-ão, com as mudanças necessárias, ao requerimento referido no número (1).

**SUBPARTE 17 – QUALIFICAÇÃO DE ASSISTENTE DOS SERVIÇOS DE TRÁFEGO AÉREO**

**65.17.1. Requisitos de Qualificação de Assistente dos Serviços de Tráfego Aéreo**

(1) O requerente à concessão da qualificação de assistente dos serviços de tráfego aéreo deverá:

(*a*) Ser maior de 18 anos de idade;
(*b*) Ser possuidor da licença válida de operador do Serviço de Informação Aeronáutica;
(*c*) Ter completado com êxito a formação referida na secção 65.17.2; e
(*d*) Ter efectuado com êxito as avaliações práticas das normas conforme prescrito no Documento MOZ--CATS-GSPL.

**65.17.2. Formação**

O requerente à concessão da qualificação de assistente dos serviços de tráfego aéreo deverá ter completado a formação apropriada conforme prescrito no Documento MOZ-CATS--GSPL.

**65.17.3. Requerimento para Concessão de Qualificação de Assistente do Serviço de Tráfego Aéreo**

(1) O requerimento à concessão da qualificação de assistente dos serviços de tráfego aéreo deverá ser:

(*a*) Dirigido ao Órgão Regulador Aeronáutico no modelo apropriado conforme prescrito no Documento MOZ--CATS-GSPL; e
(*b*) Acompanhado pela:
(*i*) Taxa apropriada prescrita em regulamentação sobre emolumentos;
(*ii*) Qualificação provisória apropriada assinada por um examinador designado;
(*iii*) Cópia da :
(*aa*) Licença de operador do serviço de informação aeronáutica ; ou
(*bb*) Licença ou qualificação provisória, de que o requerente é titular; e
(*iv*) Prova de sua idade.

**65.17.4. Concessão de Qualificação de Assistente dos Serviços de Tráfego Aéreo**

(1) O Órgão Regulador Aeronáutico deverá conceder a qualificação de assistente dos serviços de tráfego aéreo se o requerente tiver cumprido com os requisitos referidos na secção 65.17.1.

(2) A qualificação será emitida no modelo apropriado conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL.

(3) A qualificação caducará se não for validada de acordo com as provisões da secção 65.01.12.

**65.17.5. Requisitos para Validação de Qualificação de Assistente dos Serviços de Tráfego Aéreo**

(1) O requerente para a validação da qualificação de assistente dos serviços de tráfego aéreo deverá, sob a supervisão directa de um operador designado de serviço de informação aeronáutica, ter prestado serviços de assistente dos serviços de tráfego aéreo na unidade de serviço de informação aeronáutica para a qual a qualificação tiver sido requerida:

(*a*) Por pelo menos cento e vinte horas ou um mês, o que for maior; ou
(*b*) No caso da qualificação inicial, por pelo menos trezentas e sessenta horas ou três meses, o que for maior.

**65.17.6. Privilégios da Qualificação de Assistente dos Serviços de Tráfego Aéreo**

(1) O titular da qualificação de assistente dos serviços de tráfego aéreo deverá ser autorizado a:

(*a*) Prestar serviços de assistente dos serviços de tráfego aéreo na unidade de serviço de informação aeronáutica para a qual a qualificação for validada, se o mesmo tiver se familiarizado com a informação pertinente ou actual na tal unidade de serviço; e
(*b*) Usar o equipamento apropriado para prestar serviços de assistente dos Serviços de Tráfego Aéreo.

**65.17.7. Duração de Validação ou Revalidação**

(1) A qualificação de assistente dos serviços de tráfego aéreo será validada ou revalidada por um período de doze meses calculados a partir da data da sua validação ou caducidade se a referida qualificação for revalidada ou renovada, conforme o caso.

(2) A qualificação caducará se não revalidada dentro do período de vinte e quatro meses, calculados a partir da data em que a qualificação tiver sido validada.

**65.17.8. Revalidação da Qualificação de Assistente dos Serviços de Tráfego Aéreo**

(1) Para revalidar a qualificação de assistente dos serviços de tráfego aéreo que tiver caducado devido ao lapso do período referido na secção 65.17.7, o titular da qualificação caducada deverá requerer ao Órgão Regulador Aeronáutico a sua revalidação.

(2) Após requerimento para a revalidação da qualificação caducada referida no número (1), o Órgão Regulador Aeronáutico deverá revalidar a qualificação se o requerente tiver cumprido com os requisitos referidos na secção 65.17.5, e se pelo menos cinquenta por cento da experiência referida na secção 65.17.5 tiver sido adquirida.

(3) As provisões da secção 65.17.3 aplicar-se-ão, com as mudanças necessárias, ao requerimento referido no número (1).

**SUBPARTE 18 – LICENÇA DE DESPACHANTE DE VOO**

**65.18.1. Requisitos para Licença de Despachante de Voo**

(1) O requerente para a emissão da licença de despachante de voo deverá:

(*a*) Ser maior de 21 anos de idade;

(*b*) Ser residente em Moçambique;

(*c*) Ter adquirido a experiência referida na secção 65.18.2;

(*d*) Ter completado com êxito o formação referida na secção 65.18.3;

(*e*) Ter efectuado o exame teórico referido na secção 65.18.4;

(*f*) Ter demonstrado a habilidade referida na secção 65.18.5.

**65.18.2. Experiência**

(1) O requerente para a emissão da licença de despachante de voo deverá ter:

(*a*) Completado um total de dois anos de serviço em qualquer, ou uma combinação, das seguintes capacidades:

(*i*) Um tripulante de voo em operações de transporte aéreo;

(*ii*) Um meteorologista numa organização que despache aeronaves em operações de transporte aéreo; ou

(*iii*) Um controlador de tráfego aéreo ou supervisor de despachantes de voo ou sistemas de operações de voo de transporte aéreo, desde que em qualquer combinação de experiência, o período servido em qualquer função seja de pelo menos um ano; ou

(*b*) Ter completado pelo menos um ano de serviço como assistente no despacho de aeronave em operações de transporte aéreo; e

(*c*) Ter completado com êxito a formação referida na secção 65.18.3.

(2) O requerente deverá ter exercido, sob a supervisão de um despachante de voo, por pelo menos noventa dias úteis dentro dos seis meses imediatamente anteriores à data do requerimento.

**65.18.3. Formação**

(1) O requerente para a emissão da licença de despachante de voo deverá ter completado a formação apropriada conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL.

(2) A formação referida no número (1) deverá somente ser fornecida por:

(*a*) Um operador ou organização designada pelo Órgão Regulador Aeronáutico para esse fim.

(*b*) Uma organização de formação estrangeira reconhecida pelo Órgão Regulador Aeronáutico.

**65.18.4. Conhecimento Teórico**

O requerente para a emissão da licença de despachante de voo deverá ter efectuado o exame escrito apropriado conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL.

**65.18.5. Habilidade**

(1) O requerente deverá ter demonstrado a uma pessoa autorizada a habilidade para:

(*a*) Fazer uma análise meteorológica operacionalmente aceitável, de uma série de mapas e relatórios meteorológicos diários;

(*b*) Fornecer uma instrução operacionalmente válida sobre as condições meteorológicas existentes nas proximidades em geral de uma rota aérea específica;

(*c*) Prever tendências meteorológicas pertinentes a operações aéreas com referências específicas a aeródromos de destino e alternantes;

(*d*) Determinar a trajectória de voo óptima para um troço determinado e criar planos de voo exactos, quer manuais ou computarizados; e

(*e*) Prestar supervisão operacional e qualquer outra assistência a um voo simulado ou actual em condições meteorológicas adversas, conforme apropriado às obrigações do titular da licença de despachante de voo.

(2) Se a pessoa autorizada estiver segura de que o requerente está em conformidade com os requisitos de perícia referidos no número (1), a pessoa autorizada emitirá a licença provisória de despachante de voo no modelo apropriado conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL e enviará uma cópia da mesma ao Órgão Regulador Aeronáutico como uma recomendação para emissão da licença de despachante de voo.

**65.18.6. Requerimento para Emissão de Licença de Despachante de Voo**

(1) O requerimento para a emissão da licença de despachante de voo deverá ser:

(*a*) Dirigido ao Órgão Regulador Aeronáutico no modelo apropriado conforme prescrito no Documento MOZ--CATS-GSPL; e

(*b*) Acompanhado pela:

(*i*) Prova da:

(*aa*) Identidade do requerente; e

(*bb*) Idade do requerente;

(*ii*) Prova da experiência referida na secção 65.18.2;

(*iii*) Prova de que o requerente tenha passado o exame teórico referido na secção 65.18.4;

(*iv*) Prova de demonstração de perícia referida na secção 65.18.5;

(*v*) Licença provisória assinada por uma pessoa autorizada;

(*vi*) Taxa apropriada prescrita em regulamentação sobre emolumentos; e

(*vii*) Duas fotografias recentes tipo passe.

**65.18.7. Emissão de Licença de Despachante de Voo**

(1) O Órgão Regulador Aeronáutico deverá emitir a licença de despachante de voo se o requerente tiver cumprido com os requisitos referidos na secção 65.18.1.

(2) A licença será emitida no modelo apropriado conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL.

(3) Após a emissão da licença, o titular da mesma deverá assinar imediatamente à tinta no espaço apropriado reservado para o efeito.

(4) Após a recepção da licença, a licença provisória emitida nos termos da secção 65.01.13 será cancelada.

**65.18.8. Período de Validade da Licença de Despachante de Voo**

A licença de despachante de voo será válida por um período indefinido, desde que os privilégios da licença não venham ser exercidos pelo titular da mesma a menos que ele esteja em conformidade com as provisões da secção 65.18.10.

**65.18.9. Privilégios da Licença de Despachante de Voo**

O titular da licença de despachante de voo deverá ser autorizado a actuar como despachante de voo com responsabilidade para cada área para a qual o titular tiver cumprido com as provisões da secção 65.18.10.

**65.18.10. Manutenção da Competência**

(1) O titular da licença de despachante de voo não deverá exercer a função de despachante de voo a menos que o mesmo tenha:

(*a*) Dentro dos doze meses anteriores, feito pelo menos um voo de ida de qualificação na cabine de pilotagem sobre qualquer área sobre a qual o tal titular tiver sido autorizado a prestar supervisão de voo, devendo incluir aterragens em tantos aeródromos quanto praticáveis;

(*b*) Demonstrado ao operador o conhecimento:

(*i*) Dos conteúdos do manual de operações aprovado do tal operador;

(*ii*) Do equipamento de rádio usado nos aviões; e

(*iii*) Do equipamento de navegação usado nos aviões.

(*c*) Demonstrado ao operador o conhecimento dos seguintes detalhes, com respeito a operações para as quais tal titular for autorizado para prestar supervisões de voo:

(*i*) As condições meteorológicas sazonais e as fontes das informações meteorológicas;

(*ii*) Os efeitos das condições meteorológicas na recepção das frequências de rádio usados nos aviões;

(*iii*) As limitações e peculiaridades de cada sistema de navegação utilizadas pela operação; e

(*iv*) As instruções de carga do avião.

(*d*) Demonstrado ao operador a habilidade de executar os serviços referidos na secção 65.18.11.

(2) O despachante de voo designado para o serviço deverá manter familiarização completa com todas as características das operações pertinentes referidas no número (1)(d).

(3) O despachante de voo não será designado ao serviço após doze meses consecutivos de ausência em tal serviço, a menos que os requisitos prescritos no número (1) estejam em conformidade.

**65.18.11. Obrigações do Despachante de Voo**

(1) Além das obrigações referidas na secção 65.01.17, um despachante de voo deverá:

(*a*) Apoiar o comandante na preparação de voo e prestar as informações relevantes requeridas;

(*b*) Apoiar o comandante na preparação do plano de voo de operação, e assinar e arquivar, quando aplicável, o plano de voo com a unidade de serviço de tráfego aéreo;

(*c*) Fornecer ao comandante durante o voo, no modelo apropriado, informações que possam ser necessárias para a conduta segura do voo; e

(*d*) No caso de uma emergência, iniciar procedimentos que possam ser destacados no manual de operações aprovado do operador.

(2) O despachante de voo deverá evitar realizar qualquer acto que possa estar em conflito com:

(*a*) Procedimentos dos serviços de tráfego aéreo;

(*b*) Procedimentos de serviços meteorológicos; ou

(*c*) Procedimentos de serviços de comunicações.

**SUBPARTE 19 – CERTIFICADO DE OPERADOR DE RADIOTELEFONIA DE VOO**

**65.19.1. Requisitos de Certificado de Operador de Radiotelefonia de Voo**

(1) O requerente para a emissão de um certificado de operador de radiotelefonia de voo deverá:

(*a*) Ter completado com êxito a formação referida na secção 65.19.2;

(*b*) Ter efectuado o exame teórico referido na secção 65.19.3;

(*c*) Ter demonstrado a habilidade referida na secção 65.19.4.

**65.19.2. Formação**

O requerente para a emissão de um certificado de operador de radiotelefonia de voo deverá ter completado com êxito a formação apropriada prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL.

**65.19.3. Conhecimento Teórico**

O requerente para à emissão de um certificado de operador de radiotelefonia de voo deverá ter efectuado o exame escrito apropriado conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL.

**65.19.4. Habilidade**

(1) O requerente para a emissão de um certificado de operador de radiotelefonia de voo deverá ter demonstrado ao titular da qualificação de instrutor de serviço de tráfego aéreo ou a qualificação de voo Nível II emitidas nos termos da PARTE 61:

(*a*) manipulação e conciliação correcta dos controles de equipamento de radiotelefonia aeronáutica; e

(*b*) a habilidade para transmitir e receber com competência mensagens orais de acordo com os procedimentos de operação de padrões para rádio telecomunicações aeronáutica.

**65.19.5. Emissão de Certificado de Operador de Radiotelefonia de Voo**

(1) O examinador de voo e de serviço de tráfego aéreo designado, deverá emitir um certificado de operador de radiotelefonia de voo se o requerente tiver cumprido com os requisitos referidos na secção 65.19.1.

(2) O certificado será emitido no modelo apropriado conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GSPL.

**65.19.6. Duração da Validade do Certificado**

O certificado de operador de radiotelefonia de voo será emitido ou validado por um período de doze meses calculados a partir da data da sua emissão ou caducidade se o referido certificado for revalidado .

**65.19.7. Privilégios do Certificado de Operador de Radiotelefonia de Voo**

(1) O titular de um certificado de operador de radiotelefonia de voo deverá ser autorizado a operar o radiotelefone de

qualquer aeronave, estação aeronáutica ou estação de superfície móvel que operam em frequências designadas aos serviços móveis de aeronáutica onde o transmissor:

(*a*) Requeira apenas o uso de controles externos simples; e
(*b*) Manter automaticamente a estabilidade das frequências radiofónicas.

## SUBPARTE 1— PROVISÕES GERAIS

**Aplicabilidade**

(1) Esta parte aplicar-se-á à operação de pára-quedas.
(2) Esta parte não se aplicará com respeito a:

(*a*) Pessoas que façam descidas de emergência; ou
(*b*) Pessoas que façam saltos de base.

Descida de pára-quedas

**105.01.2. qualquer pessoa que fizer uma descida de pára-quedas deverá**

(*a*) Ser um membro de boa fé de uma organização de aviação recreativa aprovada pelo Comissário nos termos da Parte 149;
(*b*) Ser autorizado pela tal organização aprovada de aviação recreativa a fazer a tal descida de pára-quedas;
(*c*) Cumprir com os privilégios e as limitações da autorização referida na alínea (b);
(*d*) Cumprir com os padrões e os procedimentos determinados pela tal organização de aviação recreativa aprovada;
(*e*) Cumprir com as exigências de experiência recente determinadas por tal organização de aviação recreativa aprovada.

**Álcool e Drogas**

**105.01.3.** Nenhuma pessoa fará uma descida de pára-quedas quando sob influência de álcool ou de uma droga que tenha um efeito narcótico, à extensão onde a segurança da tal pessoa ou de outras pessoas possa ser posta em perigo.

**Transporte de Artigos**

**105.01.4.** Nenhuma pessoa que fizer uma descida de pára-quedas deverá transportar qualquer artigo que não seja peça do conjunto de pára-quedas ou aparelho normal de uma pessoa fazendo uma descida de pára-quedas, a menos que tal pessoa fixe o tal artigo no seu corpo.

**Perigo**

**105.01.5.** Nenhuma pessoa fará uma descida de pára-quedas se tal descida de pára-quedas constituir, ou possa constituir, um perigo de segurança ao tráfego aéreo, pessoas ou propriedade no ar ou no solo, na aeronave em questão ou nos seus ocupantes.

**Saída da aeronave**

**105.01.6.**

(1) O piloto-comandante, ou uma pessoa a bordo da aeronave nomeada pelo piloto-comandante, dará uma instrução para prosseguir com descida de pára-quedas, depois de receber aprovação da unidade competente do serviço de tráfego aéreo ou quando a aeronave estiver posicionada correctamente.

(2) Cada pessoa que fizer uma descida de pára-quedas somente sairá da aeronave e começar a descida de pára-quedas, sob a instrução do piloto-comandante ou a pessoa a bordo da aeronave nomeada pelo-piloto comandante para assim proceder.

**Altitude mínima da Abertura de Pára-quedas**

**105.01.7.** Cada pessoa que fizer uma descida de pára-quedas activará o pára-quedas principal a não menos de 2 000 pés de AGL, excepto para:

(*a*) Um aluno pára-quedista, que deverá activar o pára-quedas principal a não mais menos do que 3000 pés de AGL; ou
(*b*) Uma pessoa que realiza uma descida em tandem de pára-quedas, que deverá activar o pára-quedas principal a não menos de 4000 pés de AGL.

**Zona de Salto de Pára-quedas**

**105.01.8.**

(1) Todas as descidas de pára-quedas, excepto descidas de emergência e a exposição de pára-quedas deverão ser feitas dentro de uma zona de saltos de pára-quedas aprovada pelo corpo ou instituição designada pelo Comissário nos termos da parte 149.
(2) Uma pessoa poderá fazer uma descida de pára-quedas fora de uma zona de saltos de pára-quedas, se a descida for autorizada pelo corpo ou pela instituição designada pelo Comissário nos termos da parte 149.

**Área de Aterragem de Pára-quedas**

**105.01.9. (1)** Cada pessoa que fizer uma descida de pára-quedas deverá aterrar numa área de aterragem pára-quedas autorizada pelo corpo ou pela instituição designada pelo Comissário nos termos da Parte 149.
(2) Os movimentos simultâneos de pára-quedas e da aeronave poderão ser conduzidos em aeródromos se a área de aterragem de pára-quedas for localizada em área livre de:

(*a*) Alguma área do movimento em utilização;
(*b*) A área do caminho de alguma pista de descolagem em utilização;
(*c*) As distâncias mínimas da separação do caminho de circulação; e
(*d*) A área da aproximação e da descolagem de algum pista de descolagem ou heliporto em utilização.

(3) Uma pessoa não deverá fazer uma descida de pára-quedas na água a menos que:

(*a*) A área de aterragem de pára-quedas tenha um perímetro claramente definido; e
(*b*) Cada pessoa que fizer a descida de pára-quedas tem um encarregado de salvamento motorizado estacionado na área de aterragem de pára-quedas para recuperá-lo.

**Sinal no Solo**

**105.01.10.**

(1) Uma pessoa que fizer uma descida de pára-quedas não deverá aterrar no aeródromo sem supervisor a menos que o sinal à terra, como prescrito no Documento MOZ-CATS-OPS 105 estiver à vista.
(2) Quando as descidas de pára-quedas forem executadas à noite, o sinal no solo deverá ser iluminado.

**Espaço Aéreo Controlado**

**105.01.11.** Cada pessoa que fizer uma descida de pára-quedas no espaço aéreo controlado deverá.

(*a*) Ter uma autorização do controle de tráfego aéreo; e
(*b*) Dentro de um CTA/E, coordenar a descida de pára-quedas com a unidade de serviço de tráfego aéreo apropriado.

**Descidas em aeródromos controlados**

**105.01.12.** Nenhuma pessoa que fizer uma descida de pára-quedas num aeródromo controlado deverá:

(*a*) Ter a aprovação prévia do proprietário ou do operador do aeródromo; e

(*b*) Aterrar dentro da área de aterragem de pára-quedas.

**Descidas noutros aeródromos**

**105.01.13.** Cada pessoa que fizer uma descida de pára-quedas num aeródromo onde nenhum serviço do tráfego aéreo é fornecido, deverá:

(*a*) Ter a aprovação prévia do proprietário ou do operador do aeródromo;

(*b*) Observar o outro tráfego do aeródromo que opera dentro da zona descida de pára-quedas com a finalidade de evitar a colisão;

(*c*) Conformar-se com ou evitar a ladeira do tráfego formado por outras aeronaves a operar dentro da zona de descida de pára-quedas no aeródromo; e

(*d*) Aterrar dentro da área de aterragem de pára-quedas.

**Descidas Dentro das Áreas Restritas**

**105.01.14.** Uma pessoa não deverá fazer uma descida de pára-quedas dentro de uma área restrita de um aeródromo a menos que tenha obtido a autorização referida na secção 91.06.20.

**Visibilidade e afastamento da nuvem**

**105.01.15.**

(1) Sujeito às provisões do número (2), nenhuma pessoa deverá fazer uma descida de pára-quedas a menos que a visibilidade e a distância da nuvem sejam maiores do que a visibilidade e a distância da nuvem como prescrito no Documento MOZ-CATS-OPS 105.

(2) Uma pessoa poderá descer dentro da nuvem numa zona de descida de pára-quedas no aeródromo controlado se tiver uma autorização do controle de tráfego aéreo no espaço aéreo de Classe C e D.

**Descida de Avião não Pressurizado**

**105.01.16.** Cada pessoa que fizer uma descida de pára-quedas de uma aeronave não pressurizada deverá:

(*a*) Se entre uma altitude de 10 000 pés e FL150 por um período mais longo do que 30 minutos, usar oxigénio suplementar; e

(*b*) Se entre uma altitude de FL150 a FL200, usar oxigénio suplementar até imediatamente antes de sair da aeronave.

**Descida da Aeronave Pressurizado**

**105.01.17.** Cada pessoa que fizer uma descida de pára-quedas de uma aeronave pressurizada acima do FL200 deverá usar oxigénio suplementar durante o período imediatamente anterior à descompressão até imediatamente antes de sair da aeronave.

**Descida de Acima de FL150**

**105.01.18.** Cada pessoa que fizer uma descida de pára-quedas de acima de FL150 deverá cumprir com os padrões, os procedimentos e as requisitos de formação e treino determinados pelo corpo ou pela instituição designada pelo Comissário nos termos da parte 149, para descidas de altitudes intermediárias.

**Descida de acima de FL150**

**105.01.19.** Cada pessoa que fizer uma descida de pára-quedas de acima de FL150 deverá, em adição as secções 105.01.17 e 105.01.18, usar oxigénio suplementar individual durante o salto e a descida.

**Descida de Acima de FL200**

**105.01.20.** Nenhuma pessoa deverá fazer uma descida de pára-quedas de acima de FL200 a menos que tenha aprovação escrita prévia do corpo ou da instituição designada pelo Comissário nos termos da Parte 149.

**SUBPARTE 2 – EQUIPAMENTO DE PÁRA-QUEDAS**

**Pára-quedas Principal**

**105.02.1.** Cada pessoa ou par em tandem que fizer uma descida de pára-quedas deverá ser equipado com um pára-quedas principal que cumpra com os requisitos prescritos pelo corpo ou pela instituição designada pelo Comissário nos termos da Parte 149.

**Pára-quedas da reserva**

**105.02.2.** Cada pessoa ou par em tandem que fizer uma descida de pára-quedas deverá ser equipado com um conjunto de pára-quedas da reserva que seja:

(*a*) Aprovado pelo corpo ou pela instituição designada pelo Comissário nos termos da Parte 149;

(*b*) Inspeccionado, reembalado e fechado dentro de seis meses anteriores por um técnico de pára-quedas autorizado por tal corpo ou instituição designada; e

(*c*) Onde necessário, reparado de acordo com:

(*i*) Os padrões do tal corpo ou instituição designada; e

(*ii*) As instruções do fabricante.

**Descidas Nocturnas**

**105.02.3.** Cada pessoa que fizer uma descida de pára-quedas nocturna deverá ser equipado com um altímetro iluminado.

**Descidas na Água**

**105.02.4.** Cada pessoa que fizer uma descida de pára-quedas na água deverá vestir um casaco de flutuação reparável, auto-insuflável, capaz de suportar a pessoa e o equipamento.

**Altímetro**

**105.02.5.** Cada aluno pára-quedista ou saltador solo que fizer uma descida em queda livre de mais de 15 segundos deverá:

(*a*) Estar equipado com, e usar, um altímetro reparável do tipo apropriado para saltar de pára-quedas; e

(*b*) Antes da descolagem, marcar zero ao altímetro à altura da área de aterragem de pára-quedas.

**Dispositivos automáticos de activação**

**105.02.6.** Cada aluno pára-quedista ou mestre em tandem que fizer descida de pára-quedas, e cada pessoa que fizer uma descida de pára-quedas acima de FL200, deverá, além da secção.

**105.02.2.** Estar equipado com um dispositivo de activação automática no pára-quedas de reserva, que tenha sido:

(*a*) Certificado como compatível com o conjunto de pára-quedas da reserva no conjunto de pára-quedas com registo de embalagem efectuado por um técnico de pára-quedas autorizado pelo corpo ou pela instituição designada pelo Comissário nos termos da Parte 149;

(*b*) Calibrado de acordo com as instruções operacionais do fabricante;

(*c*) Ajustado para operar o pára-quedas da reserva numa altitude mínima de:

(*i*) Para uma descida individual de pára-quedas, 1 000 pés de AGL ou altitude mais baixa como predeterminada e ajustada dentro do dispositivo da activação automática pelo fabricante de tal dispositivo para a categoria de utilização; e

(*ii*) Para uma descida em tandem de pára-quedas, 2 000 pés de AGL ou altitude mais baixa como predeterminado e ajustado dentro do dispositivo automático da activação pelo fabricante do tal dispositivo para a utilização em descidas em tandem;

(*c*) Inspeccionado pelo técnico de pára-quedas de acordo com as instruções do fabricante; e

(*e* ) Verificação calibrada dentro dos seis meses anteriores.

**Capacetes**

**105.02.7.**

(1) Cada par em tandem que fizer uma descida de pára-quedas deverá vestir um capacete protector autorizado pelo corpo ou pela instituição designada pelo Comissário nos termos da parte 149.

(2) Cada aluno pára-quedista que fizer uma descida de pára--quedas deverá vestir um capacete reparável, rígido, protector de um tipo autorizado por tal corpo ou instituição designada.

**Descida de Pára-quedas perto da Água**

**105.02.8.** Cada aluno pára-quedista que fizer uma descida de pára-quedas dentro de uma a milha náutica da linha da costa, de um porto, de um lago ou de um rio principal deverá vestir um colete auto-insuflável reparável, flutuante capaz de suportar a pessoa e o equipamento.

**Arneses de tandem**

**105.02.9.** Cada passageiro em tandem que fizer uma descida em tandem deverá usar arnês que seja:

(*a)* Autorizado pelo corpo ou pela instituição designada pelo Comissário nos termos da Parte 149; e

(*b*) Correctamente fixo ao arnês mestre em tandem alinhado aprovado por tal corpo ou instituição designada.

**SUBPARTE 3 — MANUTENÇÃO DE PÁRA-QUEDAS**

**Técnico de pára-quedas**

**105.03.1.** Cada técnico de pára-quedas deverá:

(*a*) Ser um membro actual de boa fé de uma organização de aviação recreativa detentor de uma aprovação emitida nos termos da Parte 149;

(*b*) Ter pelo menos 18 anos;

(*c*) Ser autorizado como um técnico de pára-quedas pelo corpo ou pela instituição designada pelo Comissário nos termos da Parte 149;

(*d*) Cumprir com os requisitos de experiência recente determinados por tal corpo ou instituição designada;

(*e*) Cumprir com os privilégios e as limitações da sua autorização; e

(*f*) Cumprir com os padrões e procedimentos operacionais determinados perto tal corpo ou instituição designada.

**Directrizes de segurança**

**105.03.2.** Uma pessoa não deverá fazer uma descida de pára-quedas a menos que o conjunto pára-quedas cumpra com:

(*a*) Toda a directriz segurança aplicável de emitida pelo corpo ou pela instituição designada pelo Comissário nos termos da Parte 149; e

(*b*) Todas as modificações ou instruções obrigatórias emitidas pelo fabricante.

**Reparação de pára-quedas**

**105.03.3.**

(1) Qualquer pessoa que encontrar um conjunto pára-quedas avariado ou não aeronavegável terá o conjunto:

(*a*) Inspeccionado novamente e retornado a um estado operacional e aeronavegável; ou

(*b*) Retirado do serviço.

(2) Cada proprietário de um conjunto pára-quedas deverá assegurar que esteja em condição operacional e aeronavegável antes de usar.

**Modificação e Reparação**

**105.03.4.**

(1) Uma pessoa não deverá fazer uma descida de pára-quedas com um pára-quedas de emergência ou de reserva, ou sistema de arneses e do recipiente, que tenha sido modificado ou reparado, numa maneira que possa afectar a navegabilidade do conjunto pára-quedas, a menos que tal pára-quedas de emergência ou de reserva tenha inspeccionado novamente e reverificado por um técnico de pára-quedas autorizado pelo corpo ou instituição designada pelo Comissário nos termos da Parte 149.

(2) [Apagado]

**Conjuntos pára-quedas**

**105.03.5.**

(1) Sujeito às provisões dos números (2) e (3), nenhuma pessoa deverá fazer uma descida de pára-quedas a menos que tenha verificado o estado de operacionalidade do conjunto pára-quedas por:

(*a*) (a ) Referência ao registo da embalagem do conjunto com o equipamento;

(*b*) Uma verificação externa detalhada; e

(*c*) Verificação do ajuste correcto do equipamento aplicável.

(2) Um aluno pára-quedista não deverá fazer uma descida de pára-quedas a menos que o seu conjunto pára-quedas tenha sido verificado de acordo com o número (1) por uma pessoa, autorizada pelo corpo ou pela instituição designada pelo Comissário nos termos da Parte 149, para supervisionar a descida.

(3) Um passageiro em tandem não deverá fazer uma descida de pára-quedas a menos que o conjunto pára-quedas tenha sido verificado de acordo com o número (1) pelo mestre em tandem.

**Registos de Pára-quedas**

**105.03.6.**

(1) Cada proprietário de um conjunto pára-quedas de emergência ou de reserva, ou um conjunto pára-quedas de aluno pára-quedista ou um conjunto pára-quedas em tandem deverá manter um registo permanente do conjunto na:

(*a*) Caderneta; ou

(*b*) Uma página separável do registo, aprovada pelo corpo ou pela instituição designada pelo Comissário nos termos da Parte 149.

(2) O proprietário referido no número (1) deverá colocar um registo disponível para a inspecção quando requerido por um oficial autorizado, inspector ou pessoa autorizada.

(3) O detentor de uma organização fabricante com uma qualificação T deverá:

(*a*) Assegurar que o manual de procedimentos organização de teste submetido de acordo com a secção 148.02.5 e os documentos a que consulta são usados como documentos de funcionamento básico dentro da organização;

(*b*) Manter a organização de teste em conformidade com os dados e os procedimentos aprovados para a organização de teste;

(*c*) Determinar que cada produto, parte ou dispositivo testado se conforma ao projecto tipo e se encontra numa condição para a operação segura antes de se submeter a declaração de conformidade ao Comissário ou antes emitir certificado de autorização para certificar a navegabilidade; e

(*d*) Registar todos os detalhes do trabalho efectuado de uma maneira aceitável ao Comissário.

**MOZ-CATS**

**Taxa anual da Declaração e da Actualidade**

**148.02.14.** O detentor de uma aprovação da organização fabricante deverá, na data da caducidade da emissão da aprovação, ou da data da sua remissão, conforme o caso, submeter à Autoridade Reguladora:

(*a*) Uma declaração assinada de que a organização permanece em conformidade com todos os aspectos dos termos da sua aprovação, no formato como prescrito no Documento MOZ-CATS-MORG; e

(*b*) A taxa de actualidade prescrita na Parte 187.

[Nota Editorial]: Por meio de uma isenção nos termos da Parte 11, como publicados na CIA 18.17, o Comissário isentou o Departamento Fabricante da SACAA das provisões deste regulamento ao efeito de que o detentor de uma aprovação da organização fabricante deverá requerer a revalidação da aprovação pelo menos sessenta dias antes da aprovação caducar. As taxas apropriadas prescritas na Parte 187 acompanharão este requerimento. Um exame da revalidação será executado e o detentor da aprovação da organização fabricante será responsável por pagar a taxa horária pelo tempo gasto nas instalações e no trabalho administrativo subsequente. A taxa é prescrita na Parte 187. Esta isenção está aprovada desde 25 Janeiro de 2006 até que o regulamento seja devidamente emendado.

## MOZ-CATS PARTE 149- ORGANIZAÇÃO DE AVIAÇÃO RECREATIVA

### SUBPARTE 1 – GERAL

**149.01.1. Aplicabilidade**

(1) Esta parte aplicar-se-á à aprovação e à operação de organizações cujos os membros operam para finalidades recreativas:

*(a)* Aeronaves ultraleves e parapente motorizado;

*(b)* Planadores;

*(c)* Balões livres;

*(d)* Giroplanos;

*(e)* Guincho para planadores e parapente sem motor;

*(f)* Pára-quedas; ou

*(g)* Aeronaves não certificadas.

(2) Esta parte não se aplicará com respeito:

*(a)* Ao titular de uma licença do serviço aéreo emitida nos termos do Decreto n.º 39/98 de 26 de Agosto.

**149.01.2. Designação do conselho ou instituição**

(1) O Director Geral do Órgão Regulador Aeronáutico poderá designar um conselho ou uma instituição para:

*(a)* Estabelecer os padrões de segurança que se relacionam à aviação recreativa;

*(b)* Exercer o controle sobre uma organização de aviação recreativa aprovada sob as provisões desta Parte;

*(c)* Determinar os padrões para a operação ou a navegabilidade da aeronave envolvida na aviação recreativa;

*(d)* Emitir autorizações especiais de voo;

*(e)* Determinar os padrões para o licenciamento do pessoal envolvido na aviação recreativa;

*(f)* Emitir licenças do tal pessoal; e

*(g)* Recomendar em toda a matéria ligada com a operação ou navegabilidade da aeronave ou licenciamento do pessoal envolvido na aviação recreativa.

(2) A designação referida no número (1) será feita por escrito e será publicada pelo Órgão Regulador Aeronáutico dentro de trinta dias contados da data da tal designação.

(3) Os direitos e os deveres referidos no número (1) serão exercidos e executados de acordo com as circunstâncias, regras, requisitos, procedimentos ou padrões como prescrito no emitido pelo Órgão Regulador aeronáutico.

**149.01.3. Exposição da aprovação da organização de Aviação Recreativa**

O titular de uma aprovação da organização de aviação recreativa deverá afixar a aprovação num lugar proeminente, que seja geralmente acessível ao público na sede dos serviços do titular, e, se uma cópia desta aprovação for afixada, deverá apresentar a aprovação original a pesssoal, oficial autorizado, inspector devidamente credenciado pelo Órgão Regulador Aeronáutico quando o tiver socitado.

**149.01.4. Propagandas**

Qualquer anúncio por uma organização indicando que é uma organização de aviação recreativa, deve:

*(a)* Reflectir o número da aprovação da organização de Aviação Recreativa emitido pelo o Director Geral do Órgão Regulador Aeronáutico; e

*(b)* Conter uma referência à aviação recreativa para a qual a tal aprovação tiver sido emitida.

**149.01.5. Inspecções e auditorias de segurança**

(1) A aprovação da organização permitirá um oficial autorizado, inspector ou pessoa autorizada que efectue inspecções e auditorias de segurança que forem necessárias para verificar a validade de qualquer requerimento efectuado nos termos do prescrito na secção149.02.6.

(2) O titular de uma aprovação da organização de aviação recreativa deverá permitir a um oficial autorizado, inspector ou pessoa autorizada a efectuar inspecções e auditorias de segurança que possam ser necessárias para determinar a conformidade com os requisitos apropriados prescritos nesta Parte.

**149.01.6. Suspensão e cancelamento da organização de Aviação Recreativa**

**Aprovação e apelação**

(1) Um oficial autorizado, um inspector ou uma pessoa credenciada pelo Órgão Regulador Aeroináutico poderá suspender por um período não superior a 30 dias, uma aprovação de uma organização de aviação recreativa emitida sob esta Parte, se:

*(a)* Depois que uma inspecção e uma auditoria de segurança realizados nos termos da secção 149.01.5, for evidente que o titular da aprovação não cumpre com os requisitos prescritos nesta Parte, e o tal titular não tiver corrigido a tal não conformidade dentro de 30 dias após ter recebido o aviso por escrito do oficial autorizado, inspector ou pessoa autorizada para assim proceder;

*(b)* O oficial autorizado, inspector ou pessoa autorizada for impedido pelo titular da aprovação a levar a cabo uma inspecção e auditoria de segurança nos termos da secção 149.01.5; ou

*(c)* A suspensão for necessária no interesse da segurança da aviação.

(2) O oficial autorizado, inspector ou pessoa credenciada pelo Órgão Regulador Aeronáutico que tiver suspendido uma aprovação nos termos do número (1), deverá entregar um relatório escrito ao Órgão Regulador Aeronáutico, indicando as razões porque, na sua opinião, a aprovação suspensa deve ser cancelada.

(3) O oficial autorizado, inspector ou pessoa credenciada pelo Órgão Regulador Aeroináutico em questão deverá submeter uma cópia do relatório referido no número (2), ao titular da aprovação que tiver sido suspensa, e deverá fornecer a prova da tal submissão para a informação do Órgão Regulador Aeronáutico.

(4) O titular de uma aprovação que se sentir lesado pela suspensão da aprovação poderá recorrer da tal suspensão ao Ministro que superintende a área dos Transportes e Comunicações, dentro de 30 dias após a notificação sobre a tal suspensão.

(5) O recorrente deverá entregar um recurso escrito, indicando as razões porque, na sua opinião, a suspensão deve ser revista e anulada.

(6) O recorrente deve submeter uma cópia do recurso e de todos os documentos ou registos que suportam o tal recurso, ao oficial autorizado, inspector ou pessoa autorizada em questão e deverá fornecer a prova da tal submissão para a informação do Ministro que superintende a área dos Transportes e Comunicações.

(7) O oficial autorizado, inspector ou pessoa autorizada em questão deverá, dentro de 30 dias do recebimento da cópia do recurso referido no número (6), entregar ao Ministro que superintende a área dos Transportes e Comunicações a sua resposta escrita ao tal recurso junto com toda a informação submetida ao Director Geral do Órgão Regulador Aeronáutico nos termos dos números (2) e (3).

(8) O Ministro que superintende a área dos Transportes e Comunicações poderá:

(*a*) Adjudicar o recurso na base dos documentos submetidos a ele ou ela;

(*b*) Requisitar o recorrente e o oficial autorizado, inspector ou pessoa credenciada pelo Órgão Regulador Aeronáutico a comparecer diante dele, pessoalmente ou através de um representante, num momento e lugar determinados por ele, para dar a evidência.

(9) O Ministro que superintende a área dos Transportes e Comunicações poderá confirmar, alterar ou anular a suspensão referida no número (1).

(10) O Ministro que superintende a área dos Transportes e Comunicações deve cancelar a aprovação em questão se:

*(a)* Confirmar a suspensão nos termos do número(9); ou

*(b)* A aprovação for suspensa nos termos do número (1) e o seu titular não recorrer da tal suspensão nos termos do número (4).

**149.01.7. Registo das aprovações**

(1) O Órgão Regulador Aeronáutico deverá manter um registo de todas as aprovações das organizações de aviação recreativa emitidas nos termos das secções desta Parte.

(2) O registo deverá conter os seguintes detalhes:

*(a)* O nome completo do titular da aprovação;

*(b)* O endereço postal do titular da aprovação;

*(c)* A data em que a aprovação tiver sido emitida ou revalidação;

*(d)* Os detalhes do âmbito da aprovação emitida ao titular da aprovação; e

*(e)* A nacionalidade do titular da aprovação.

(3) Os detalhes referidos no número (2) serão anotados no registo dentro de sete dias da data em que a aprovação tiver sido emitida pelo Órgão Regulador Aeronáutico.

(4) O registo será mantido num lugar seguro no escritório do Órgão Regulador Aeronáutico.

(5) Uma cópia do registo será fornecida pelo Órgão Regulador Aeronáutico, contra o pagamento da taxa apropriada como prescrito em regulamentação sobre emolumentos, a qualquer pessoa que solicitar a cópia.

## SUBPARTE 2 — APROVAÇÃO DA ORGANIZAÇÃO DE AVIAÇÃO RECREATIVA

**149.02.1. Exigência da aprovação**

Nenhuma organização levará a cabo actividade de aviação recreativa excepto sob autoridade, e de acordo com as provisões, de uma aprovação de organização de aviação recreativa emitida sob esta Subparte.

**149.02.2. Manual de procedimento**

Um requerente para a concessão de uma aprovação de organização de aviação recreativa para levar a cabo actividades de aviação recreativa, deverá submeter ao Órgão Regulador Aeronáutico o seu manual de procedimento que deverá:

(a) Cumprir com os requisitos prescritos nesta Subparte; e

(b) Conter a informação como prescrito no Documento emitido do Órgão Regulador Aeronáutico.

**149.02.3. Sistema de controle da qualidade**

(1) O requerente deverá estabelecer um sistema de controle da qualidade para controle e supervisão da aviação coberta pelo requerimento.

(2) Os padrões mínimos para um sistema de controle da qualidade deverão ser como prescrito no Documento emitido do Órgão Regulador Aeronáutico.

**149.02.4. Requisitos de pessoal**

(1) O requerente deverá envolver, empregar ou contratar:

*(a)* Um funcionário sénior, identificado como gestor responsável e oficial verificador da organização, a quem conferirá autoridade contratual para garantir que todas as actividades efectuadas pela organização sejam realizadas conforme os requisitos aplicáveis prescritos nesta Subparte, e que deverá adicionalmente ser investido dos seguintes poderes e deveres com relação à conformidade com os tais requisitos:

*(i)* Acesso ilimitado aos trabalhos desempenhados ou actividades realizados por todas as outras pessoas que sejam funcionários da organização e outras pessoas que prestem, sob contrato, serviço para a organização;

*(ii)* Todos os direitos de consultar com as tais pessoas, com respeito a tal conformidade pelas mesmas;

*(iii)* Plenos direitos para dar ordem para a cessação de qualquer actividade onde tal conformidade não seja efectiva;

*(iv)* A incumbência de estabelecer mecanismos de coordenação com o Comissário, visando assegurar a maneira correcta de cumprimento dos requisitos mencionados, e interpretações dos tais requisitos pelo Comissário, e para facilitar a coordenação entre o Comissário e a organização em questão; e

*(v)* Poderes de reportar directamente à direcção da organização sobre as suas investigações e consultas em geral, e em casos contemplados no sub-parágrafo *(iii)*, e com respeito aos resultados da coordenação mencionada no sub-parágrafo *(iv)*;

*(b)* Uma pessoa competente que seja responsável pela garantia de qualidade, com acesso directo ao gestor responsável e agente encarregado da conformidade mencionado no parágrafo *(a)* sobre assuntos que afectem aeronavegalidade e segurança da aviação;

*(c)* Pessoal adequado para realizar e supervisionar as actividades de aviação recreativa cobertas pelo requerimento.

(2) O requerente deverá:

*(a)* Estabelecer um procedimento para avaliação inicial, a manutenção da competência do pessoal autorizado pelo requerente para realizar e supervisionar as actividades de aviação recreativa cobertas pelo requerimento; e

*(b)* Fornecer evidência escrita ao pessoal autorizado do âmbito de autoridade dos mesmos.

**149.02.5. Requisitos de recursos**

O requerente deverá assegurar que os recursos são adequados para permitir o pessoal a realizar e supervisionar as actividades de aviação recreativa cobertas pela aplicação.

**149.02.6. Requerimento para a concessão da aprovação ou sua emenda**

O requerimento para a concessão de uma aprovação de organização de aviação recreativa para realizar actividades de aviação recreativa, ou sua emenda, deverá ser:

*(a)* Dirigido ao Órgão Regulador Aeronáutico no formulário apropriado conforme prescrito no Documento emitido por este; e

*(b)* Acompanhado por:

*(i)* A taxa apropriada conforme prescrito em regulamentação sobre emolumentos; e

*(ii)* O manual de procedimentos referido na secção 149.02.2.

**149.02.7. Emissão da aprovação**

(1) O Órgão Regulador Aeronáutico deverá emitir uma aprovação de organização de aviação recreativa para realizar actividades de aviação recreativa, se o requerente cumprir com os requisitos prescritos nas secções 149.02.2 149.02.5 inclusive.

(2) O Órgão Regulador Aeronáutico deverá emitir a aprovação no modelo apropriado como prescrito no Documento emitido por este.

**149.02.8. Âmbito da aprovação**

Uma aprovação de organização de aviação recreativa para realizar actividades de aviação recreativa deverá especificar:

*(a)* A aviação recreativa a que o titular da aprovação é autorizado a realizar; e

*(b)* Os procedimentos que o titular da aprovação é autorizado a estabelecer e administrar.

**149.02.9. Período da validade**

(1) Uma aprovação de organização de aviação recreativa para realizar actividades de aviação recreativa, será válida pelo período determinado pelo Órgão Regulador Aeronáutico,cujo período não excederá cinco anos, calculados a partir da data da emissão ou sua revalidação.

(2) A aprovação permanecerá em vigor até caducar ou for suspensa pelo oficial autorizado, inspector ou pessoa autorizada, ou cancelado pelo Comissário, nos termos da secção 149.01.6.

(3) O titular de uma aprovação caducada, deverá entregá-la ao Órgão Regulador Aeronáutico.

(4) O titular de uma aprovação que for suspensa, deverá em logo após a sua suspensão apresentá-la, ao oficial autorizado, inspector ou pessoa credenciada pelo Órgão Regulador Aeronáutico em causa para o averbamento apropriado.

(5) O titular de uma aprovação que seja cancelada, deve, dentro de 30 dias contados a partir da data em que a aprovação for cancelada, entregar a tal aprovação ao Órgão Regulador Aeronáutico.

**149.02.10. Transmissibilidade**

(1) Sujeito às provisões do número (2), uma aprovação de organização de aviação recreativa para realizar actividades de aviação recreativa, não será transmissível.

(2) Uma mudança na posse do titular de uma aprovação para realizar actividades de aviação recreativa, será considerada uma mudança significativa referida na secção 149.02.11.

**149.02.11. Mudanças no sistema de controle da qualidade**

(1) Se o titular de uma aprovação da organização de aviação recreativa para realizar actividades de aviação recreativa, que desejar fazer qualquer mudança no sistema de controle de qualidade referido na secção 149.02.3, que seja significativa à evidência de cumprimento com os requisitos apropriados prescritos nesta Parte, o tal titular deverá requerer ao Órgão Regulador Aeronáutico para a aprovação da tal mudança.

(2) As provisões da secção 149.02.6 deverão aplicar-se com as necessárias alterações ao requerimento para a aprovação de uma mudança no sistema de controle de qualidade.

(3) O requerimento para a aprovação de uma mudança no sistema de controle de qualidade deverá ser deferido pelo Órgão Regulador Aeronáutico se o requerente satisfazer as condições prescritas por este.

No acto da submissão das mudanças apropriadas propostas ao seu manual de procedimentos, que continuará a cumprir com as provisões das secções 149.02.2 a 149.02.5 inclusive, após a implementação da tal mudança aprovada.

**149.02.12. Revalidação da aprovação**

(1) O requerimento para a revalidação de aprovação de uma organização de aviação recreativa para realizar actividades da aviação recreativa, deverá ser:

*(a)* Dirigido ao Órgão Regulador Aeronáutico no modelo apropriado como prescrito no Documento emitido por este; e

*(b)* Acompanhado de:

*(i)* A taxa apropriada como prescrito em regulamentação sobre emolumentos; e

*(ii)* O manual de procedimentos referido na secção 149.02.2.

(2) O titular da aprovação deverá, pelo menos 60 dias imediatamente anteriores à data em que tal aprovação caduca, requerer a sua revalidação.

**149.02.13. Deveres do titular da aprovação**

O titular de uma aprovação da organização de aviação recreativa para realizar actividades de aviação recreativa, deverá:

*(a)* Manter pelo menos um cópia completa e actual do seu manual de procedimentos referido na secção 149.02.2, em cada instalação de recreação especificada no manual de procedimentos;

*(b)* Cumprir com todos os procedimentos detalhados no manual de procedimentos;

*(c)* Fazer cada parte aplicável do manual de procedimentos disponível ao pessoal que requer essas partes para realizar os seus deveres; e

*(d)* Continuar a cumprir com os requisitos apropriados prescritos nesta Parte.

**149.02.14. Dados técnicos e regulamentares**

(1) O titular de uma aprovação da organização de aviação recreativa deverá manter cópias de todos os manuais relevantes do equipamento, boletins técnicos e instruções, legislação, e quaisquer outros documentos que possam ser necessários para estabelecer os procedimentos para a aviação recreativa especificada no seu manual de procedimentos.

(2) O titular da aprovação estabelecerá procedimentos para controlar e emendar os documentos referidos no número (1).

(3) Os procedimentos referidos no número (2) deverão assegurar que:

*(a)* Todos os documentos são revistos e autorizados antes da sua emissão;

*(b)* As mudanças aos documentos são revistas e autorizadas pelo titular da aprovação;

*(c)* A versão actual de cada documento pode ser identificada para impossibilitar uso de edições desactualizadas;

*(d)* As edições actuais dos dados e dos documentos são mantidas pelo pessoal dentro da organização de aviação recreativa que requer os tais dados e os documentos para realizar os seus deveres; e

*(e)* Os documentos obsoletos são removidos prontamente da circulação.

**149.02.15. Registos**

(1) O titular de uma aprovação de organização de aviação recreativa deverá estabelecer procedimentos para identificar, colectar, posicionar, armazenar, manter e retirar, os registos que são necessários para as actividades de aviação recreativa especificadas no seu manual de procedimentos.

(2) Os procedimentos referidos no número (1) deverão assegurar que:

*(a)* Um registo é mantido de cada revisão do controle de qualidade do titular da aprovação;

*(b)* Todos os registos são legíveis; e

*(c)* Todos os registos são mantidos por um período de pelo menos cinco anos calculados da data da última anotação feita nos tais registos.

**149.02.16. Procedimentos operacionais e de manutenção**

(1) O titular de uma aprovação de organização de aviação recreativa que autoriza os procedimentos operacionais e de manutenção a serem estabelecidos, deverá estabelecer os procedimentos operacionais e de manutenção para a actividade de aviação recreativa especificadas no seu manual de procedimentos.

(2) Os procedimentos referidos no número (1) deverão:

*(a)* Ser relevantes e não em conflito com os procedimentos apropriados prescritos nos regulamentos; e

*(b)* Ser administrado para assegurar-se de que os requisitos:

*(i)* Permanecem válidos para seu o uso pretendido; e

*(ii)* São revistos numa base regular.

(3) Os procedimentos referidos no número (1) deverão incluir detalhes de:

*(a)* A maneira como o titular selecciona locais para lançamento, voo e aterragem;

*(b)* O uso pelo titular dos sinais de terra;

*(c)* O uso pelo titular dos aeródromos ou heliportos;

*(d)* Os métodos de lançamento do titular; e

*(e)* Um plano de resposta a uma emergência.

Com os requisitos referidos na secção 65.13.1 e se pelo menos cinquenta por cento da experiência referida na secção 65.13.5 tiver adquirida.

**MOZ-CAR PARTE 65 - Licenciamento do Pessoal dos serviços de terra**

**SUBPARTE – LICENÇA DE OPERADOR DE SERVIÇOS DE INFORMAÇÃO AERONÁUTICA**

**65.14.1.** Requisitos para a emissão da licença de operador do serviço de informação aeronáutica deverá:

*(a)* Ser maior de 18 anos;
*(b)* Ser residente em Moçambique;
*(c)* Ter completado com êxito a formação referida na secção 65.14.2;
*(d)*Ter efectuado o exame de conhecimento teórico referido na secção 65.14.3.

**65.14.2. Formação**

O requerente para a emissão da licença de operador do serviço de informação aeronáutica deverá ter completado com êxito a formação apropriado conforme prescrito no Documento MOZ--CATS-GSPL.

**65.14.3. Conhecimento Teórico**

O requerente para a emissão da licença de operador do serviço de informação aeronáutica deverá ter efectuado o exame escrito apropriado conforme prescrito no MOZ-CATS-GAPL;

*(a)* Dirigido ao Órgão Regulador Aeronáutico no modelo apropriado conforme prescrito no Documento MOZ--CATS-GSPL;
*(b)* Acompanhado pela:
*(i)* Prova da:
*(aa)* identidade do requerente; e
*(bb)* A idade do requerente;
*(ii)* Licença e qualificação provisórias assinadas por um examinador designado;
*(iii)* Taxa apropriada prescrita em regulamentação sobre emolumentos; e
*(iv)* Duas fotos recentes tipo passe.

**MOZ-CAR 172 - Organização de serviços de Gestão de trafégo Aéreo**

**SUBPARTE 1 – GERAL**

**172.01.1. Aplicabilidade**

(1) Esta Parte prescreve as regras que regem a aprovação e operação de organizações provedoras de serviço de tráfego aéreo na região de informação de voo da Beira.

(2) As Subpartes 1, 2 e 3 aplicam-se aos serviços de tráfego aéreo especificados na secção 172.01.4.

**172.01.2. Requisito para a Aprovação**

Nenhuma pessoa deverá providenciar um serviço de tráfego aéreo excepto sob a autoridade de, e de acordo com as provisões da aprovação da Organização de Serviço de Tráfego Aéreo emitida sob esta Parte.

**172.01.3. Anúncios**

Qualquer anúncio de uma organização indicando que é uma organização de serviço de tráfego aéreo, deverá:

(*a*) Reflectir o número da aprovação da organização de serviço de tráfego aéreo emitido pelo Órgão Regulador Aeronáutico; e
(*b*) Conter uma referência ao serviço de tráfego aéreo para o qual tal aprovação foi emitida.

**172.01.4. Âmbito da Aprovação**

Os serviços de tráfego aéreo que as organizações poderão ser aprovadas para providenciar, são:

(*a*) Um serviço de controle de aeródromo;
(*b*) Um serviço de controle de aproximação;
(*c*) Um serviço de controle de área;
(*d*) Um serviço de informação de voo de área;
(*e*) Um serviço de informação de voo de aeródromo;
(*f*) Um serviço de alerta.

**172.01.5. Fixação da Aprovação**

O titular de uma aprovação da organização de serviço de tráfego aéreo deverá afixar a aprovação num lugar proeminente, geralmente acessível ao público na sede dos serviços do titular e, se a cópia da aprovação for afixada deverá apresentar a aprovação original a pessoa autorizada caso seja por tal pessoa.

**172.01.6. O Pedido para a Aprovação**

O pedido à emissão de uma aprovação da organização de serviço de tráfego aéreo, para exercer um serviço de tráfego aéreo, ou uma emenda, deverá ser:

(*a*) Dirigido ao Órgão Regulador Aeronáutico no modelo apropriado conforme prescrito no Documento MOZ--CATS-ATS;
(*b*) Submetido com:
(*i*) O Manual de Procedimentos prescrito conforme a secção 172.02.1; e
(*ii*) O pagamento da taxa apropriada prescrita em regulamentação específica.

**172.01.7. Emissão da Aprovação**

(1) O requerente poderá ser autorizado a uma aprovação da organização de serviço de tráfego aéreo caso o Órgão Regulador Aeronáutico esteja satisfeito que:

(*a*) O requerente satisfaz os requisitos da subparte 2;
(*b*) O requerente, ou pessoa hierarquicamente superior do requerente ou pessoas exigidas pelas alíneas *(a)(b)(c)* e *(d)* da secção 172.02.3 sejam aprovados pelo Órgão Regulador Aeronáutico; e
(*c*) A concessão da aprovação não seja contrária aos interesses da segurança da aviação.

(2) O modelo da aprovação está prescrito no Documento MOZ-CATS-ATS.

**172.01.8. Privilégios da Aprovação**

(1) Uma aprovação de uma organização de serviço de tráfego aéreo específica:

(*a*) Quais dos serviços de tráfego aéreo detalhados na secção 172.01.4 o titular da aprovação é autorizado para prestar; e
(*b*) A actividade de formação e avaliação exigidas para apoiar os tais serviços.

(2) Uma aprovação de uma organização de serviço de tráfego aéreo:

(*a*) Indica o aeródromo ou o espaço aéreo no qual, ou dentro do qual o serviço é providenciado; e

(*b*) Poderá incluir condições que o Órgão Regulador Aeronáutico considerar apropriadas.

**172.01.9. Período de Validade da Aprovação**

(1) A aprovação dos serviços de tráfego aéreo poderá ser concedida ou revalidada pelo período especificado no Documento MOZ-CATS-ATS.

(2) A aprovação da organização de serviço de tráfego aéreo permanecerá em vigor até que esta caduque, ou seja suspensa, ou revogada por uma pessoa autorizada, ou seja cancelada pelo Órgão Regulador Aeronáutico.

(3) O titular de uma aprovação da organização de serviço de tráfego aéreo que caduca, ou seja revogada, ou suspensa deverá em seguida entregá-la ao Órgão Regulador Aeronáutico.

**172.01.10. Revalidação da Aprovação**

(1) O requerimento para a revalidação de uma aprovação da organização de serviço de tráfego aéreo deverá ser feito no modelo apropriado prescrito na secção 172.01.6.

(3) O requerimento deverá ser dirigido ao Órgão Regulador Aeronáutico trinta dias antes que a aprovação caduque.

**172.01.11. Inspecções e Auditorias de Segurança**

(1) O requerente à emissão de uma aprovação da organização de serviço de tráfego aéreo deverá permitir uma pessoa autorizada a efectuar inspecções e auditorias de segurança que possam ser necessárias para verificar a validade de qualquer requisito feito nos termos da secção 175.02.6.

(2) O titular de uma aprovação da organização de serviço de tráfego aéreo deverá permitir uma pessoa autorizada a efectuar inspecções de segurança e auditorias que possam ser necessárias para determinar conformidade com os requisitos apropriados prescritos nesta Parte.

**172.01.12. Reservado**

**172.01.13. Transição**

Os preparativos para a transição estão prescritos na Parte 11.

**172.01.14. Isenções**

O Órgão Regulador Aeronáutico poderá isentar qualquer pessoa de qualquer requisito nesta Parte seguindo os procedimentos prescritos na Parte 11.

**Registo de aprovações**

(1) O Órgão Regulador Aeronáutico deverá manter um registo de todas as aprovações de organizações de serviço de tráfego aéreo emitidas ou revalidadas nos termos do regulamentado nesta Parte.

(2) O registo deverá ter as seguintes informações:

(*a*) O nome completo do titular da aprovação;

(*b*) O endereço postal do titular da aprovação;

(*c*) O número de telefone e de fax do titular da aprovação;

(*d*) A data em que a aprovação tiver sido emitida ou revalidada;

(*e*) O número da aprovação emitida;

(*f*) Informações dos privilégios da aprovação emitida ao titular da aprovação;

(*g*) A nacionalidade do titular da aprovação; e

(*h*) A data em que a aprovação tiver sido cancelada, se for aplicável.

(3) As informações referidas no número (2) deverão ser anotadas no registo pelo Órgão Regulador Aeronáutico dentro de 7 dias da data em que a aprovação tiver sido emitida, revalidada ou cancelada; conforme o caso.

(4) O registo deverá ser mantido num local seguro no gabinete do Órgão Regulador Aeronáutico.

(5) Uma cópia do registo deverá ser fornecida pelo Órgão Regulador Aeronáutico, mediante o pagamento da taxa apropriada prescrita em regulamentação específica, a qualquer pessoa que solicite tal cópia.

**SUBPARTE 2 – REQUISITOS PARA A APROVAÇÃO**

**172.02.1. Manual de Procedimentos**

(1) O requerente à emissão da aprovação da organização de serviço de tráfego aéreo para providenciar serviço de tráfego aéreo, deverá apresentar ao Órgão Regulador Aeronáutico o seu manual de procedimentos que deverá:

(*a*) Cumprir com os requisitos prescritos nesta subparte; e

(*b*) Conter a informação conforme o prescrito no Documento MOZ-CATS-ATS.

(2) O manual de procedimentos deverá ser aprovado pelo Órgão Regulador Aeronáutico.

**172.02.2. Gestão do Sistema de Controle de Qualidade e Segurança**

(1) O requerente deverá estabelecer um sistema de controle de qualidade interno para o controle e a supervisão do serviço de tráfego aéreo coberto pelo requerimento, e para assegurar-se da conformidade com esta Parte e a adequação dos procedimentos requeridos por esta Parte.

(2) O requerente deverá implementar programas apropriados de gestão de segurança sistemáticos para assegurar que a segurança seja mantida na provisão do ATS dentro dos espaços aéreos e nos aeródromos.

(3) Os padrões mínimos para um sistema de controle de qualidade e o nível aceitável de segurança e os objectivos de segurança aplicáveis à provisão do ATS dentro dos espaços aéreos e nos aeródromos deverá ser conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-ATS.

**172.02.3. Requisitos de Pessoal**

(1) O requerente deverá envolver, empregar ou contratar:

(*a*) Um funcionário sénior identificado como o gestor responsável e oficial verificador da organização a quem autoridade contratual tenha sido conferido para assegurar que todas as actividades efectuadas pela organização sejam efectuadas de acordo com os requisitos aplicáveis prescritos nesta subparte, e a quem deverá ser, adicionalmente conferidos os seguintes poderes e deveres com respeito ao cumprimento de tais requisitos:

(*i*) Acesso ilimitado para o trabalho efectuado ou actividades efectuadas por todas as outras pessoas como funcionários e outras pessoas que trabalhem sob contrato para a organização;

(*ii*) Plenos direitos de consulta com qualquer outra pessoa com respeito ao cumprimento pela pessoa;

(*iii*) Poderes para ordenar a cessação de qualquer actividade onde o tal cumprimento não seja efectuada;

(*iv*) O dever de estabelecer mecanismos de ligação com o Órgão Regulador Aeronáutico com vista a assegurar-se das maneiras correctas de cumprimento dos tais requisitos, e as interpretações dos tais requisitos pelo Órgão Regulador Aeronáutico, e para facilitar a ligação entre o Órgão Regulador Aeronáutico e a organização em questão; e

(*v*) Poderes para informar directamente à gestão da organização sobre as suas investigações e consultas em geral, e nos casos contemplados no subparágrafo *(iii)*, e com respeito aos resultados da ligação contemplada no subparágrafo *(iv)*;

(*b*) Uma pessoa competente que é responsável pelo controle de qualidade, e que tenha acesso directo ao gestor responsável e oficial verificador referidos na alínea *(a)* nos assuntos que afectam o serviço de tráfego aéreo e a segurança da aviação;

(*c*) Um funcionário sénior ou grupo de funcionários seniores que são responsáveis em assegurar que a organização cumpra com o seu manual de procedimentos; e

(*d*) Pessoal suficiente para gerir, apoiar e providenciar os serviços de tráfego aéreo e qualquer formação associada ou actividades de avaliação alistadas no manual de procedimentos do requerente.

(2) O requerente deverá:

(*a*) Estabelecer um procedimento para avaliar a competência do pessoal autorizado pelo requerente para prestar os serviços de tráfego aéreo, instrução, formação e actividades de avaliação para os serviços alistados no manual de procedimentos do requerente;

(*b*) Estabelecer um procedimento para manter a competência do pessoal autorizado;

(*c*) Apresentar ao pessoal autorizado com evidência escrita sobre o âmbito das suas autorizações;

(*d*) Assegurar de que o pessoal autorizado possui licenças apropriadas válidas e qualificações emitidas sob a Parte 65;

(*e*) Assegurar, onde for praticável, que o pessoal autorizado somente exerça os privilégios da sua qualificação ou qualificações se for familiarizado com toda a informação relevante e em vigor;

(*f*) Facilitar, para os titulares das licenças e qualificações de serviço de tráfego aéreo, cumprimento com os requisitos de experiência recente da Parte 65; e

(*g*) Assegurar que, onde for praticável, que os controladores de serviço de tráfego aéreo não deverão exercer os privilégios da sua qualificação ou qualificações:

(*i*) A menos que cumpram com quaisquer averbamento no seu atestado médico; e

(*ii*) Quando qualquer diminuição nas suas aptidões médicas considerá-los incapazes de exercer com segurança estes privilégios.

(3) O Requerente à concessão de uma aprovação da organização de serviço de tráfego aéreo deverá estabelecer procedimentos e programas para a formação operacional e avaliação do pessoal operacional especificado no Documento MOZ-CATS-ATS.

**172.02.4. Requisitos de Acomodação, Instalações e Equipamentos**

(1) O requerente à concessão de uma aprovação da organização de serviço de tráfego aéreo deverá estabelecer acomodação, instalações e equipamentos, conforme especificado no Documento MOZ-CATS-ATS, que sejam apropriados para os serviços de tráfego aéreo listados no seu manual de procedimentos.

(2) O requerente para a aprovação do serviço de controle do aeródromo, ou um serviço de informação de voo, deverá estabelecer procedimentos para assegurar que qualquer torre de controle do aeródromo ou escritório de informação de voo do aeródromo, listado no seu manual de procedimentos, seja construído e situado conforme especificado no Documento MOZ-CATS-ATS; protegido de qualquer construção que possa afectar os requisitos do Documento MOZ-CATS-ATS; e apetrechado com o equipamento listado no Documento MOZ--CATS-ATS.

**172.02.5. Alterações no Sistema de controle de Qualidade**

(1) Se o titular de uma aprovação da organização de serviço de tráfego aéreo desejar fazer qualquer alteração no sistema de controle de qualidade referido na secção 172.02.2, que for significante para mostrar o cumprimento dos requisitos prescritos nesta Parte, incluindo:

(*a*) O nome da organização;

(*b*) A identidade do gestor responsável e oficial verificador;

(*c*) A identidade da pessoa referida na alínea *(b)* do número (1) da secção 172.03.3;

(*d*) A pessoa ou pessoas referidas na alínea *(c)* do número (1) da secção 172.03.3; e

(*e*) Os padrões dos serviços de tráfego aéreo providenciadas sob a autoridade da aprovação.

Neste caso o titular deverá requerer ao Órgão Regulador Aeronáutico aprovação da tal alteração.

(2) As provisões da secção 172.01.5 deverão, onde forem aplicáveis aplicar-se ao requerimento para a aprovação de uma alteração no sistema de controle de qualidade.

(3) O requerimento à aprovação da alteração no sistema de controle de qualidade deverá ser concedida pelo Órgão Regulador Aeronáutico caso esteja conforme, com a submissão das propostas das alterações apropriadas no seu manual de procedimentos, e que continuará a cumprir com as provisões das secções 172.02.1 à 172.02.5 inclusive, após a implementação da alteração aprovada.

**172.02.6. Horas de Serviço e Estabelecimento de Novos Serviços**

(1) O requerente à concessão de uma aprovação da organização de serviço de tráfego aéreo deverá incluir:

(*a*) Para cada aeródromo e espaço aéreo, um programa das horas de serviço proposto para os primeiros doze meses da operação; e

(*b*) Com respeito a um aeródromo, ou espaço aéreo, presentemente não provido de um serviço de tráfego aéreo, um resumo dos factores de segurança considerados antes de requerer aprovação.

**172.02.7. Transferência dos Serviços**

O requerente à concessão de uma aprovação da organização de serviço de tráfego aéreo serviço que pretende assumir responsabilidade de providenciar serviço de tráfego aéreo de

um titular de aprovação existente ou provedor de serviço, deverá incluir no seu requerimento, detalhes completos dos preparativos da transição averbados pelos presidentes dos conselhos de administração de ambas organizações.

**172.02.8. Retirada ou Transferência dos Serviços**

(1) Cada titular de uma aprovação da organização de serviço de tráfego aéreo, que pretender definitivamente retirar o serviço de tráfego aéreo deverá avisar o Órgão Regulador Aeronáutico da proposta pelo menos noventa dias antes e incluir no aviso um sumário dos factores considerados para chegar a tal decisão para retirar o serviço.

(2) Cada titular uma aprovação da organização de serviço de tráfego aéreo, que pretender permanentemente reduzir as horas de operação do serviço de tráfego aéreo deverá dar aviso prévio ao Órgão Regulador Aeronáutico incluindo as razões da proposta de redução.

(3) Cada titular uma aprovação da organização de serviço de tráfego aéreo, que for o provedor do serviço de tráfego aéreo em retirada não impedirá os preparativos e a execução dos preparativos de transferência exigidos pela secção 172.02.7.

**172.02.9. Administração de Turnos**

O requerente à concessão de uma aprovação da organização de serviço de tráfego aéreo deverá estabelecer um procedimento para assegurar que as horas apropriadas, conforme especificado no Documento MOZ-CATS-ATS, são apresentadas no início e fim de cada turno, para a administração e transferência de vigia em todas as posições operacionais dos serviços de tráfego aéreo.

**172.02.9. Documentação**

(1) O requerente à concessão de uma aprovação da organização de serviço de tráfego aéreo deverá possuir cópias dos manuais técnicos relevantes, e todos os outros documentos necessários para a provisão e operação dos serviços listados no manual de procedimentos.

(2) O requerente deverá estabelecer um procedimento para controlar toda a documentação exigida pelo número (1), conforme especificado no Documento MOZ-CATS-ATS.

**172.02.10. Plano de Contingência**

(1) O requerente à concessão de uma aprovação da organização de serviço de tráfego aéreo deverá estabelecer um plano de contingência para o fluxo de tráfego seguro e organizado no caso de uma ruptura, interrupção, ou retirada temporária de um serviço de tráfego aéreo ou serviço de suporte relacionado.

(2) Adicionalmente ao requisito no número (1), o requerente à concessão de uma aprovação da organização de serviço de tráfego aéreo, para providenciar serviços, deverá detalhar no seu plano as provisões para a continuação do fluxo de tráfego internacional seguro e organizado que não aterra em Moçambique.

**172.02.11. Requisitos de Coordenação**

(1) O requerente à concessão de uma aprovação da organização de serviço de tráfego aéreo deverá estabelecer sistemas e procedimentos para assegurar, onde for aplicável, a coordenação entre cada unidade de serviço de tráfego aéreo listada no manual de procedimentos do requerente e das organizações listadas no Documento MOZ-CATS-ATS.

(2) O requerente deverá fornecer sistemas e procedimentos para facilitar a comunicação entre as unidades de serviço de tráfego aéreo tendo um requisito operacional de se comunicarem uma com outra.

(3) O requerente deverá fornecer sistemas e procedimentos para assegurar que as unidades de serviço do tráfego aéreo, operadores de aeronaves, e os provedores dos serviços de meteorologia aeronáutica, onde exigirem a informação, serão fornecidos através da troca de mensagens do serviço de tráfego aéreo, com os seguintes detalhes:

(*a*) O movimento pretendido de cada aeronave para a qual um plano de voo tiver sido submetido, e quaisquer emendas desse plano de voo; e

(*b*) Informação actual do progresso real do voo.

(4) O requerente deverá estabelecer procedimentos para assegurar que as mensagens do serviço do tráfego aéreo sejam preparadas e transmitidas de acordo com os procedimentos detalhados no Documento MOZ-CATS-ATS.

**172.02.13. Notificação do Estado da Instalação**

(1) O requerente à concessão de uma aprovação da organização de serviço de tráfego aéreo deverá estabelecer procedimentos para notificar os utentes sobre os seus serviços de tráfego aéreo das informações operacionais relevantes e de quaisquer mudanças no estado operacional de cada instalação ou serviço listado no seu manual de procedimentos.

(2) Os procedimentos deverão assegurar que:

(*a*) Informação operacional para cada serviço de tráfego aéreo do requerente é enviada para o titular da aprovação da organização de serviço de tráfego aéreo; e

(*b*) Os utentes do serviço de tráfego aéreo sejam notificados sem atraso, de qualquer mudança no estado operacional da instalação ou serviço que possa afectar a segurança da navegação aérea, e, excepto onde a mudança for de natureza temporária, informação de qualquer mudança no estado operacional seja enviada para o titular da aprovação da organização de serviço de tráfego aéreo para o serviço do NOTAM.

(3) O requerente deverá estabelecer sistemas e procedimentos para assegurar que cada unidade de serviço de tráfego aéreo, conforme a área pretendida de responsabilidade do requerente, seja mantida informada do estado das instalações e condições operacionalmente significantes conforme especificado no Documento MOZ-CATS-ATS.

**172.02.14. Informação Meteorológica e Relatórios**

O requerente à concessão de uma aprovação da organização de serviço de tráfego aéreo deverá estabelecer sistemas e procedimentos para assegurar que todas as informações meteorológicas fornecidas ou recebidas como parte de qualquer serviço de informação do voo esteja em conformidade com o Documento MOZ-CATS-ATS.

**172.02.15. Serviços de Controle da Área e Aproximação**

O requerente à concessão de uma aprovação da organização de serviço de tráfego aéreo com respeito ao serviço de controle da área e aproximação deverá estabelecer sistemas e procedimentos conforme especificado e de acordo com o Documento MOZ-CATS-ATS.

**172.02.16. Serviços de Controle do Aeródromo**

O requerente à concessão de uma aprovação da organização de serviço de tráfego aéreo com respeito aos serviços de controle de aeródromo deverá estabelecer sistemas e procedimentos conforme especificado e de acordo com o Documento MOZ-CATS-ATS.

**172.02.17. Responsabilidade para o Controle**

(1) O requerente à concessão de uma aprovação da organização de serviço de tráfego aéreo com respeito aos serviços de controle de tráfego aéreo deverá estabelecer procedimentos para assegurar que qualquer voo controlado esteja sob o controle de somente uma posição operacional ATC a qualquer momento.

(2) O requerente deverá estabelecer procedimentos para assegurar que a responsabilidade para o controle de todas as aeronaves que operem dentro de um bloco do espaço aéreo seja atribuído a uma única posição operacional. O controle da aeronave ou grupos de aeronaves pode ser delegado para outras posições operacionais visto que a coordenação entre todas as posições operacionais seja assegurada.

(3) O requerente deverá estabelecer procedimentos para a transferência de responsabilidade para o controle de uma aeronave, conforme especificado no Documento MOZ-CATS--ATS.

**172.02.18. As prioridades dos Movimentos da Aeronave**

O requerente para a concessão de uma aprovação da organização de serviço de tráfego aéreo, com respeito aos serviços de controle de tráfego aéreo, deverá estabelecer procedimentos para assegurar que as unidades de controle de tráfego aéreo apliquem as prioridades dos movimentos da aeronave especificadas no Documento MOZ-CATS-ATS.

**172.02.19. Autorizações do Controle de Tráfego aéreo**

O requerente para a concessão de uma aprovação da organização de serviço de tráfego aéreo com respeito aos serviços de controle de tráfego aéreo, deverá estabelecer procedimentos para a provisão das autorizações do controle de tráfego aéreo para assegurar que:

(*a*) Nenhuma pessoa, estando ciente, emita uma autorização ou instrução de controle de tráfego aéreo que requeira ou convide um piloto a violar as provisões de qualquer outra regulamentação; e

(*b*) As autorizações do controle de tráfego aéreo emitidas estão em conformidade com os requisitos especificados no Documento MOZ-CATS-ATS.

**172.02.20. Níveis de Cruzeiro**

O requerente para a concessão de uma aprovação da organização de serviço de tráfego aéreo com respeito aos serviços de controle de tráfego aéreo deverá estabelecer procedimentos para assegurar que os níveis de cruzeiro alocados são seleccionados de acordo com a tabela do Anexo 2, Apêndice 3 da ICAO (tabela de níveis de cruzeiro) dos níveis de cruzeiro para voos VFR ou IFR, excepto se, dentro de espaços aéreos controlados as provisões do Documento MOZ-CATS--ATS deverão ser aplicadas.

**172.02.21. Desvio de uma Autorização ATC**

O requerente para a concessão de uma aprovação da organização de serviço de tráfego aéreo, com respeito aos serviços de controle de tráfego aéreo, deverá estabelecer procedimentos com respeito aos desvios de uma autorização ATC que estão de acordo com o Documento MOZ-CATS-ATS.

**172.02.22. Serviço de Informação do Voo**

O requerente para a concessão de uma aprovação da organização de serviço de tráfego aéreo deverá estabelecer procedimentos para assegurar que um serviço de informação do voo seja exercido para qualquer aeronave que seja provável ser afectada pela informação, e que seja emitido de acordo com o Documento MOZ-CATS-ATS.

**172.02.23. Serviço de Informação do Voo do Aeródromo**

O requerente à concessão de uma aprovação da organização de serviço de tráfego aéreo com respeito ao serviço de informação do voo do aeródromo deverá estabelecer sistemas e procedimentos conforme especificado e de acordo com o Documento MOZ-CATS-ATS.

**172.02.24. Serviço de Alerta**

O requerente à concessão de uma aprovação da organização de serviço de tráfego aéreo deverá estabelecer sistemas e procedimentos para assegurar que a provisão de um serviço de alerta dentro das suas áreas de responsabilidade está em conformidade com os requisitos do Documento MOZ-CATS--ATS.

**172.02.25. Planos de Voo**

(1) O requerente à concessão de uma aprovação da organização de serviço de tráfego aéreo deverá estabelecer procedimentos para aprovação de, e tomada de medidas em planos de voo arquivados.

(2) O requerente deverá assegurar que os procedimentos da aprovação requeridos pelo número (1) estão de acordo com os requisitos e procedimentos especificados no Documento MOZ--CATS-ATS.

**172.02.26. Tempo**

O requerente à concessão de uma aprovação da organização de serviço de tráfego aéreo deverá estabelecer um procedimento para assegurar que os relógios e outros dispositivos de gravação do tempo nas unidades de serviço de tráfego aéreo sejam operados de acordo com o Documento MOZ-CATS-ATS.

**172.02.27. Procedimentos de Acerto Altimétrico**

O requerente à concessão de uma aprovação da organização de serviço de tráfego aéreo deverá estabelecer um procedimento para assegurar que os procedimentos de acerto altimétrico sejam conforme especificado no Documento MOZ-CATS-ATS.

**172.02.28. Procedimentos de Rádio e Telefone**

O requerente à concessão de uma aprovação da Organização de Serviço de Tráfego Aéreo deverá estabelecer sistemas e procedimentos para assegurar que os procedimentos de rádio e telefone sejam conforme especificado no Documento MOZ--CATS-ATS.

**172.02.29. Emergências na Aeronave e Operações Irregulares**

(1) O requerente à concessão de uma aprovação da Organização de Serviço de Tráfego Aéreo deverá estabelecer procedimentos para assegurar assistência máxima e prioridade seja dada a uma aeronave reconhecida, ou que se acredite como estando, num estado de emergência.

(2) O requerente deverá, onde apropriado, estabelecer procedimentos para ajudar aeronaves perdidas e aeronaves sujeitas a intercepção militar.

**172.02.30. Acção Após Incidente ou Acidente graves**

O requerente à concessão de uma aprovação da Organização de Serviço de Tráfego Aéreo deverá estabelecer procedimentos com respeito aos acidentes ou incidentes sérios em conformidade com prescrito no Documento MOZ-CATS-ATS.

**172.02.31. Incidentes de Segurança aérea**

De acordo com o Parte 12, o requerente para a concessão de uma aprovação da Organização de Serviço de Tráfego Aéreo deverá estabelecer procedimentos conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-ATS.

**172.02.32. Registos**

O requerente à concessão de uma aprovação da Organização de Serviço de Tráfego Aéreo deverá estabelecer sistemas e procedimentos com respeito aos registos de manutenção conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-ATS.

**172.02.33. Diários de navegação**

O requerente à concessão de uma aprovação da Organização de Serviço de Tráfego Aéreo deverá estabelecer procedimentos para assegurar que um Diário de navegação seja mantido conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-ATS.

**172.02.34. Segurança**

O requerente à concessão de uma aprovação da Organização de Serviço de Tráfego Aéreo deverá preparar um programa de segurança do serviço de tráfego aéreo de acordo com o prescrito no Documento MOZ-CATS-ATS.

**172.02.35. Interrupção de serviço**

(1) O requerente para a concessão de uma aprovação da Organização de Serviço de Tráfego Aéreo deverá estabelecer procedimentos para aconselhar o Órgão Regulador Aeronáutico de qualquer interrupção planeada para a provisão de serviços de tráfego aéreo que possam ter um impacto na segurança.

(2) O requerente à concessão de uma aprovação da Organização de Serviço de Tráfego Aéreo deverá investigar qualquer interrupção que não seja planeada para a provisão dos serviços de tráfego aéreo; e, quando requerida, informar o Órgão Regulador Aeronáutico de acordo com o Documento MOZ--CATS-ATS.

**SUBPARTE 3 - REQUISITOS OPERACIONAIS**

**172.03.1. Classificação do Espaço Aéreo**

(1) Espaços aéreos ATS serão classificados e designados de acordo com o seguinte:

(*a*) Classe A: Voos IFR serão somente permitidos: todos os voos são providenciados com serviço de tráfego aéreo e são separados de um e outro;

(*b*) Classe B: Voos IFR e VFR são permitidos; todos os voos são providos com serviço de tráfego aéreo e são separados de um e outro;

(*c*) Classe C: Voos IFR e VFR são permitidos, todos os voos são providos com serviço de tráfego aéreo e voos IFR são separados dos outros voos IFR e dos voos VFR. Os voos VFR são separados dos vos IFR e recebem informação de tráfego respeitante a outros voos;

(*d*) Classe D: Voos IFR e VFR são permitidos, todos os voos são providos com serviço de tráfego aéreo, os voos IFR são separados de outros voos IFR e recebem informação do tráfego respeitante a voos VFR, os voos VFR recebem informação de tráfego respeitante a outros voos;

(*e*) Classe E: Voos IFR e VFR são permitidos. Os voos IFR são providos com o serviço de tráfego aéreo e são separados de outros voos IFR. Todos os voos recebem informação de tráfego quão distante for prático. Classe E não deverá ser usado para zonas de controle; e

(*f*) Classe F: Voos IFR e VFR são permitidos, todos voos IFR participantes recebem um serviço de tráfego aéreo consultivo e todos voos recebem serviço de informação de voo se solicitado.

**Nota**: Onde o serviço de tráfego aéreo consultivo for implementado, este será considerado normalmente como uma medida temporária somente até o momento que pode ser substituído por controle do tráfego aéreo. (Ver também PANS-ATM).

(g) Classe G: Voos IFR e VFR são permitidos e recebem serviço de informação de voo se solicitado.

**172.03.2. Deveres do titular de uma aprovação**

Cada titular de uma aprovação da Organização de Serviço de Tráfego Aéreo deverá:

(*a*) Possuir pelo menos uma cópia completa válida do seu Manual de Procedimentos em cada unidade de serviço de tráfego aéreo listada no mesmo, excepto aos manuais relacionados somente a uma localidade em particular precisam somente ser mantidos nas principais localidades e na unidade em questão;

(*b*) Cumprir com todos os procedimentos e padrões detalhados no seu Manual de Procedimentos;

(*c*) Fazer cada Parte aplicável do seu Manual de Procedimentos, disponível ao pessoal que requer estas partes para efectuar os seus deveres;

(*d*) Continuar a responder aos padrões e cumprir com os requisitos da Subparte 2 prescritos para a certificação sob esta Parte; e

(*e*) Notificar prontamente o Órgão Regulador Aeronáutico de qualquer mudança no endereço para serviço, número de telefone, ou número de fax.

**172.03.3. Manuais de Operações**

(1) Cada titular de uma aprovação da Organização de Serviço de Tráfego Aéreo deverá apresentar, para o cumprimento do seu pessoal, um Manual de operações ou sistema de manuais para os serviços listados no seu Manual de Procedimentos.

(2) O titular aprovado para exercer mais de um serviço de tráfego aéreo, ou um serviço ou serviços de tráfego aéreo de mais de uma localidade, poderá publicar um Manual Principal junto com os suplementos do Manual específico para cada serviço ou localidade.

**172.03.4. Processos**

O Órgão Regulador Aeronáutico poderá, sob o requerimento por escrito, do titular de uma aprovação da Organização de Serviço de Tráfego Aéreo, aprovar, sujeito as condições daquela aprovação, conforme o Órgão Regulador Aeronáutico considerar necessário no interesse da segurança da aviação, a conduta de processos relacionados aos assuntos especificados no Documento MOZ-CATS-ATS.

**172.03.5. Não Autorização do ATC**

(1) O titular de uma aprovação da Organização de Serviço de Tráfego Aéreo, com respeito a um serviço de controle do aeródromo, não deverá recusar ao piloto de uma aeronave uma autorização de controle de tráfego aéreo com base no não pagamento das contas devidas ao titular da aprovação a menos que:

(*a*) A aeronave esteja no solo; e

(*b*) A autorização seja para a entrada na área de manobra.

(2) O titular da aprovação deverá continuar a fornecer um serviço de controle de tráfego aéreo para qualquer aeronave entrando na área de manobra sem a autorização do controle de tráfego aéreo.

**172.03.6. Suspensão das Operações VFR**

Cada titular de uma aprovação da Organização de Serviço de Tráfego Aéreo para o serviço de controle de aproximação ou serviço de controle do aeródromo deverá, quando adequado por razões de segurança, suspender qualquer ou todas as operações controladas VRF dentro de uma zona de controle.

**172.03.6. Mudanças na Organização dos Titulares de Aprovação**

(1) Cada titular de uma aprovação da Organização de Serviço de Tráfego Aéreo deverá assegurar que o seu Manual de Procedimentos esteja emendado para permanecer como uma descrição actualizada da organização e serviços do titular.

(2) O titular da aprovação deverá assegurar que quaisquer emendas feitas no seu Manual de Procedimentos:

(*a*) Satisfaça os requisitos desta Parte; e

(*b*) Cumpra os procedimentos da emenda contidos no seu Manual de Procedimentos.

(3) O titular da aprovação deverá apresentar ao Órgão Regulador Aeronáutico uma cópia de cada emenda no seu Manual de Procedimentos logo que for praticável após a sua incorporação no mesmo, exceptuando, para o Manual ou Manuais Operacionais, o titular da aprovação deverá mandar para o Órgão Regulador Aeronáutico:

(*a*) Emendas impressas, pelo menos quinze dias úteis antes da sua data de efectivação; e

(*b*) Emendas de natureza urgente ou imediata, sem atraso, e não após a data na qual elas se tornem efectivas.

(4) Onde o titular da aprovação sugira fazer uma mudança a quaisquer dos seguintes, a aprovação pelo Órgão Regulador Aeronáutico seja requerida antes da notificação:

(*a*) Do Gestor responsável; ou

(*b*) Da pessoa responsável pelo controle de qualidade;

(*c*) Das pessoas hierarquicamente superior;

(*d*) A qualquer aspecto da gestão de tráfego aéreo que possa ter um impacto adverso nos serviços de tráfego aéreo prestados pelos Estados responsáveis pelo espaço aéreo adjacente.

(5) O Órgão Regulador Aeronáutico pode prescrever condições sob quais o titular de uma aprovação pode operar durante ou após quaisquer mudanças especificadas no número (4).

(6) O titular de uma aprovação deverá estar em conformidade com quaisquer condições prescritas sob o número (5).

(7) Onde quaisquer das mudanças referidas nesta regra exijam uma emenda para a aprovação, o titular da aprovação deverá mandá-la para o Órgão Regulador Aeronáutico logo que for praticável.

(8) O titular da aprovação deverá fazer tais emendas para o Manual de Procedimentos do titular conforme a Órgão Regulador Aeronáutico considerar necessário no interesse da segurança da aviação.

**SUBPARTE 4 – BUSCA E SALVAMENTO**

**172.04.1. Estabelecimento e Provisão dos Serviços de Busca e Salvamento**

O Órgão Regulador Aeronáutico deverá:

(*a*) Designar as regiões de busca e salvamento dentro de que os serviços de busca e salvamento serão fornecidos para Moçambique;

(*b*) Designar o titular de uma aprovação para estabelecer os serviços de busca e salvamento para uma ou mais regiões designadas nos termos da alínea (a);

(*c*) Designar um centro de controle de área apropriado para agir como um centro de coordenação de busca aeronáutica; e

(*d*) Designar as unidades de serviço de tráfego aéreo para agirem como centros de coordenação de sub-busca de salvamento.

**172.04.2. Acção de Busca e Salvamento**

(1) Quando acção de alerta nos termos do número172.02.23 for tomada, acção de busca e salvamento deverá ser instituída automaticamente com respeito a:

(*a*) Todos os voos entre os aeródromos onde os serviços de tráfego aéreo são fornecidos; e

(*b*) Voos conduzidos em espaços aéreos controlados para os quais Planos de Voo são submetidos antes do desembarque.

(2) Unidades de serviço de tráfego aéreo tomando conhecimento da necessidade de uma operação de busca e salvamento deverão automaticamente instituir os procedimentos de busca e salvamento até serem assistidos pelo centro de coordenação de salvamento.

(3) Acção de busca e salvamento deverá ser instituída com respeito a todos os voos domésticos e internacionais para aeródromos onde os serviços de tráfego aéreo não são fornecidos, para os quais os Planos de Voo são submetidos antes do desembarque e o piloto-comandante tenha especificamente solicitado tal acção de busca e salvamento.

(4) Acção de busca e salvamento deverá ser instituída com respeito aos voos dos quais os Planos de Voo são submetidos durante o voo onde tal acção é especificamente solicitada pelo piloto-comandante.

(5) Pilotos comandantes de voos para quais a acção de busca e salvamento tenha sido solicitada, que não cumpram com os requisitos de busca e salvamento ou requisitos de relatórios especificados na Parte 91 serão responsáveis por quaisquer custos incorridos pela unidade dos serviços de tráfego aéreo pela provisão dos serviços de alerta ou de apoio.

**172.04.3. Manual de Busca e Salvamento**

A organização designada na 172.04.1 *(b)* deverá fornecer, para o cumprimento do seu pessoal e para a orientação de Organizações associadas, um Manual de Operações ou sistema de Manuais para as operações de busca e salvamento conforme especificado no Documento MOZ-CATS-ATS.

**SUBPARTE 1 – GERAL**

**175.01.1. Aplicabilidade**

(1) Esta parte aplicar-se:

(*a*) A aprovação e operação de organizações que prestam um serviço de informação aeronáutica Moçambique em nome do Estado; e

(*b*) A publicação do Manual de Informação Aeronáutica (AIP) de Moçambique, Circulares de Informação Aeronáuticas, Circulares de Informação Aeronáutica e Avisos aos Aeronautas.

**175.01.2. Requisitos para Aprovação**

Nenhuma organização deverá prestar um serviço de Informação aeronáutica para a FIR da Beira excepto sob a autoridade de, e em conformidade com as provisões de uma aprovação de uma Organização de serviço de informação Aeronáutica emitida sob a SubParte 2.

**175.01.3. Âmbito da Aprovação**

Os Serviços de Informação Aeronáutica que as organizações poderão ser autorizadas a prestar são:

(*a*) O serviço de Publicação de Informação Aeronáutica;
(*b*) O serviço do NOTAM; e
(*c*) O serviço Pré-Voo.

**175.01.4. Fixação da Aprovação**

O titular de uma aprovação de Organização de serviço de informação Aeronáuticas deverá afixar a aprovação num lugar proeminente, que seja geralmente acessível ao público na sede dos serviços do titular, e, se uma cópia desta aprovação for afixada, deverá apresentar a aprovação original a uma pessoa autorizada, caso esta requeira.

**175.01.5. Anúncios**

Qualquer anúncio de uma organização indicando que é uma organização de serviço de informação aeronáutica, deverá:

(*a*) Reflectir o número da aprovação da organização de serviço de informação Aeronáutica emitida pelo Órgão Regulador Aeronáutico, e
(*b*) Conter uma referência ao serviço de informação aeronáutica para o qual a tal aprovação foi emitida.

**175.01.6. Vistorias e Auditorias de Segurança**

(1) O requerente à emissão da aprovação de uma organização de serviço de informação aeronáutica deverá permitir que uma pessoa autorizada efectue vistorias de segurança e auditorias se for necessário para verificar a validade de qualquer requerimento efectuado nos termos do prescrito na secção175.02.5.

(2) O titular de uma aprovação da organização de serviço de informação aeronáutica deverá permitir uma pessoa autorizada a efectuar tais vistorias de segurança e auditorias que possam ser necessárias para determinar a conformidade com os requisitos apropriados prescritos nesta Parte.

**175.01.7. Suspensão, Cancelamento da Aprovação e recurso**

(1) Uma pessoa autorizada poderá suspender, por um período não superior a 30 dias, uma aprovação da Organização de serviço de informação Aeronáutica emitida sob esta Parte de acordo com os procedimentos especificados no MOZ-CATS-AIS, se:

(*a*) Após uma vistoria de segurança e auditoria efectuadas nos termos da secção175.01.6, se for evidente que o titular da aprovação não está em conformidade com os requisitos prescritos nesta Parte, e o tal titular não corrigiu a anomalia dentro de trinta dias após ter recebido aviso, por escrito, da pessoa autorizada a agir daquela maneira; ou
(*b*) A pessoa autorizada for impedida, pelo titular da aprovação a efectuar uma vistoria de segurança e uma auditoria nos termos da secção175.01.6; ou
(*c*) A suspensão for necessária no interesse da segurança da aviação.

(2) O titular de uma aprovação que se sinta lesado pela suspensão da aprovação poderá recorrer contra a suspensão da aprovação ao Órgão Regulador Aeronáutico conforme prescrito no MOZ-CATS-AIS.

(3) O Órgão Regulador Aeronáutico poderá, sujeito às condições determinarem, confirmar, alterar ou anular a suspensão referida no número (1), ou cancelar a aprovação.

**175.01.8. Registo das Aprovações**

(1) O Órgão Regulador Aeronáutico deverá manter um registo de todas as aprovações das organizações de serviço de informação aeronáutica emitidas ou revalidadas nos termos do regulamentado nesta Parte.

(3) O registo deverá conter os seguintes detalhes:

(*a*) O nome completo do titular da aprovação;
(*b*) O endereço postal do titular da aprovação;
(*c*) Os números de telefone e de telefax do titular da aprovação;
(*d*) A data em que a aprovação foi emitida ou revalidada;
(*e*) O número da aprovação emitida;
(*f*) Os detalhes dos privilégios da aprovação emitida ao titular da aprovação;
(*g*) A nacionalidade do titular da aprovação; e
(*h*) A data em que a aprovação foi cancelada, se aplicável.

(3) Os detalhes mencionados no número (2) serão anotados pelo Órgão Regulador Aeronáutico, no registo, dentro de sete dias contados da data em que a aprovação tiver sido emitida, revalidada ou cancelada, conforme o caso.

(4) O registo será mantido num lugar seguro no gabinete do Órgão Regulador Aeronáutico.

(5) Uma cópia do registo será fornecida pelo Órgão Regulador Aeronáutico, mediante o pagamento da taxa apropriada prescrita na regulamentação específica sobre emolumentos, a qualquer pessoa que a requeira.

**SUBPARTE 2 – APROVAÇÃO DA ORGANIZAÇÃO**

**175.02.1. Manual de Procedimentos**

(1) O requerente à emissão de uma aprovação da organização de serviço de informação Aeronáutica para prestar um Serviço de Informação Aeronáuticas, deverá apresentar ao Órgão Regulador Aeronáutico o seu Manual de Procedimentos, que deverá:

(*a*) Estar em conformidade com os requisitos prescritos nesta subparte ; e
(*b*) Conter a informação conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-AIS.

(2) O Manual de Procedimentos deverá ser aprovado pelo Órgão Regulador Aeronáutico.

**175.02.2. Sistema de Qualidade**

(1) O requerente estabelecerá o sistema de qualidade para o controle e supervisão do serviço de informação aeronáutica, coberto pelo requerimento.

(2) Os padrões mínimos de um sistema de controle de qualidade deverão ser conforme prescrito no Anexo 15.

**175.02.3. Requisitos de Pessoal**

(1) O requerente deverá envolver, empregar ou contratar:

(*a*) Um funcionário sénior, identificado como gestor responsável e oficial verificador da organização, a quem conferirá autoridade contratual para garantir que todas as actividades efectuadas pela organização sejam realizadas conforme os requisitos aplicáveis prescritos nesta subParte, e que deverá

adicionalmente ser investido dos seguintes poderes e deveres com relação à conformidade com os tais requisitos:

(*i*) Acesso ilimitado aos trabalhos desempenhados ou actividades executadas por todas as outras pessoas que sejam funcionários da organização e outras pessoas que prestem, sob contrato, serviço para a organização;

(*ii*) Todos os direitos de consultar com as tais pessoas, com respeito a tal conformidade pelas mesmas;

(*iii*) Plenos direitos para dar ordem para a cessação de qualquer actividade onde tal conformidade não seja efectiva;

(*iv*) A incumbência de estabelecer mecanismos de coordenação com o Órgão Regulador Aeronáutico, visando assegurar a maneira correcta de cumprimento dos requisitos mencionados, e interpretações dos tais requisitos pelo Órgão Regulador Aeronáutico; e para facilitar a coordenação entre o Órgão Regulador Aeronáutico e a organização em questão;

(*v*) Poderes de reportar directamente à direcção da organização sobre as suas investigações e consultas em geral, e em casos contemplados no sub-parágrafo (iii), e com respeito aos resultados da coordenação mencionada no sub-parágrafo (iv);

(*b*) Uma pessoa competente que seja responsável pela garantia de qualidade, com acesso directo ao gestor responsável e agente encarregado da conformidade mencionado no parágrafo (a) sobre assuntos que afectem os Serviços de Informação Aeronáutica e segurança da aviação;

(*c*) Uma pessoa sénior ou grupo de funcionários seniores, responsáveis por assegurar que a organização cumpra com o seu Manual de Procedimentos; e

(*d*) Pessoal adequado para recolher, compilar, verificar, coordenar, editar e publicar Informação aeronáutica para o Serviço de Informação Aeronáutica coberto pelo requerimento.

(2) O requerente deverá:

(*a*) Estabelecer um procedimento para avaliação inicial, a manutenção da competência do pessoal autorizado a recolher, compilar, verificar, coordenar, editar e publicar informação aeronáutica para o Serviço de Informação Aeronáutica coberto pelo requerimento;

(*b*) Assegurar que este pessoal autorizado tenha uma combinação de competência e experiência adequadas para o nível de competência exigida para tal recolha, compilação, verificação, coordenação, edição ou publicação; e

(*c*) Fornecer evidência escrita ao pessoal autorizado do âmbito de autoridade dos mesmos.

**175.02.4. Acomodações, Instalações e Equipamento**

O requerente deverá assegurar que as acomodações, instalações e equipamento são apropriados e se adequam de forma a tornar o pessoal apto a fornecer informação aeronáutica e satisfazer os requisitos prescritos nas secções 175.02.19(2) e 175.02.20.

**175.02.5. Requerimento para Aprovação ou sua Emenda**

O requerimento à emissão da aprovação ou uma emenda da Organização de serviço de informação Aeronáutica para prestar um Serviço de Informação Aeronáutica, deverá ser :

(*a*) Dirigido ao Órgão Regulador Aeronáutico no modelo apropriado conforme prescrito no Documento MOZ--CATS-AIS; e

(*b*) Acompanhado por:

(*a*) Taxa apropriada prescrita na regulamentação especifica sobre emolumentos;

(*ii*) Manual de procedimentos referido na secção175.02.1.

**175.02.6. Emissão da Aprovação**

(1) O Órgão Regulador Aeronáutico deverá emitir a aprovação da Organização de serviço de informação Aeronáutica, caso o requerente cumpra com os requisitos prescritos nas secções 175.02.1 à 175.02.5 inclusive.

(2) O Órgão Regulador Aeronáutico deverá emitir a aprovação no modelo apropriado como prescrito no Documento MOZ--CATS-AIS.

**175.02.7. Privilégios da Aprovação**

A aprovação da organização de serviços de informação aeronáutica, para prestar um serviço de informação aeronáutica, deve especificar o serviço de informação aeronáutica que o titular da aprovação é autorizado a prestar.

**175.02.8. Período de Validade**

(1) A aprovação da organização de serviços de informação aeronáutica para prestar o serviço de informação aeronáutica, deverá ser válida por um período especificado pelo Órgão regulador Aeronáutico, o qual não deverá ser superior a cinco anos, calculados desde a data da emissão ou sua revalidação.

(2) A aprovação deverá permanecer válida até a sua caducidade ou a suspensão por uma pessoa autorizada, ou cancelamento pelo Órgão Regulador Aeronáutico.

(3) O titular da aprovação que caduque deverá em seguida entregá-la ao Órgão Regulador Aeronáutico.

(4) O titular da aprovação de organização de serviços de informação aeronáutica que for suspensa deverá em seguida apresentá-la à pessoa autorizada em causa.

(5) O titular da aprovação de organização de serviços de informação aeronáutica que for cancelada deverá, dentro de trinta dias do cancelamento, entregar a tal aprovação ao Órgão Regulador Aeronáutico.

**175.02.9. Transmissibilidade**

(1) Sujeita às provisões do número (2), a aprovação de uma organização de serviços de informação aeronáutica não deverá ser transmissível.

(2) A mudança da propriedade do titular de uma aprovação para prestar um serviço de informação aeronáutica deverá ser considerada como sendo uma mudança significativa conforme referido na secção175.02.10.

**175.02.10. Alteração no sistema de garantia de qualidade**

(1) Se o titular da aprovação da organização de serviços de informação aeronáutica desejar efectuar qualquer alteração significativa no sistema de garantia de qualidade conforme referido na secção175.02.2, deverá requerer ao Órgão Regulador Aeronáutico para autorização da tal alteração.

(2) Alteração significativa para mostrar o cumprimento dos requisitos apropriados prescritos nesta Parte, incluem:

(*a*) O nome da organização;
(*b*) A identidade do Gestor responsável e o oficial verificador;
(*c*) A identidade da pessoa mencionada na secção175.02.3 (1)*(b)*;
(*d*) A pessoa ou pessoas mencionadas no regulamenta 175.02.3 (1)*(c)*;
(*e*) O formato e os padrões para a informação aeronáutica publicada sob a autoridade da aprovação.

(2) As provisões prescritas na secção175.02.5, onde aplicáveis, para à aprovação de uma alteração no sistema de controle de qualidade.

(3) O requerimento para a aprovação de uma alteração no sistema de garantia de qualidade deverá ser deferido pelo Órgão Regulador Aeronáutico, caso o requerente satisfaça o Órgão Regulador Aeronáutico, depois de submetidas as alterações propostas no seu Manual de Procedimentos indicando que continuará a cumprir com as provisões das secções 175.02.1 à 175.02.5 inclusive, após a implementação de tal alteração já aprovada.

**175.02.11. Revalidação da Aprovação**

(1) O requerimento para a revalidação da aprovação da organização de serviços de informação aeronáutica para prestar um serviço de informação aeronáutica deverá ser:

(*a*) Dirigido ao Órgão Regulador Aeronáutico no modelo apropriado conforme prescrito no Documento MOZ--CATS-AIS; e
(*b*) Acompanhado:
(*i*) Pelo pagamento da taxa apropriada como prescrita na regulamentação específica sobre emolumentos; e
(*ii*) Pelo manual de procedimentos referido na secção175.02.1.

(2) O titular da aprovação deverá fazer o requerimento para a revalidação da mesma pelo ao menos sessenta dias imediatamente anteriores a data em que tal aprovação caduca.

**175.02.12. Deveres do Titular da Aprovação**

(1) O titular da aprovação de uma organização de serviço de informação aeronáutica para prestar um serviço de informação aeronáutica, deverá:

(*a*) Manter pelo menos uma cópia completa e actual do seu manual de procedimentos em cada local especificado no tal manual de procedimentos;
(*b*) Cumprir com todos os procedimentos detalhados no manual de procedimentos;
(*c*) Fazer com que cada parte do manual de procedimentos esteja disponível ao pessoal que requer estas partes para levar a cabo os seus deveres;
(*d*) Continuar a estar em conformidade com os requisitos apropriados conforme prescritos nesta Parte; e
(*e*) Notificar o Órgão Regulador Aeronáutico no modelo apropriado conforme prescrito no Documento MOZ--CATS-AIS de qualquer alteração de endereço, telefone ou fax, dentro de vinte e oito dias contados da data da alteração.

**175.02.13. Âmbito do Serviço de Informação Pré-voo**

O titular da aprovação da Organização de Serviços de Informação Aeronáutica para prestar um serviço de informação pré-voo, deverá especificar a seguinte informação para os serviços pré-voo listados no seu Manual de Procedimentos já aprovado:

(*a*) A área geográfica; e
(*b*) Os aeródromos e as rotas aéreas com origem nesses aeródromos.

Nota: Os detalhes do âmbito do serviço de informação pré-voo estão contidos no MOZ-CATS-AIS.

**175.02.14. Documentação**

(1) O titular da aprovação da Organização de Serviços de Informação Aeronáutica deverá:

(*a*) Documentar o formato e os padrões para a informação aeronáutica publicada sob a autoridade da sua aprovação;
(*b*) Assegurar que o formato e os padrões levem em consideração as circunstâncias sob as quais a informação será utilizada; e
(*c*) Manter cópias de materiais de referência relevantes, padrões, práticas e procedimentos, e qualquer outra documentação que venha a ser necessária para os Serviços de Informação Aeronáutica listados no seu Manual de Procedimentos já aprovado.

(2) O titular da aprovação deverá estabelecer um procedimento para controlar a documentação referida no número (1)*(a)*, de forma a assegurar que:

(*a*) Toda esta documentação é revista e autorizada pelo pessoal apropriado antes da sua emissão;
(*b*) Assuntos actuais da documentação relevante estão disponíveis ao pessoal em todos os locais onde eles precisam de aceder à tal documentação para os Serviços de Informação Aeronáutica listados no Manual de Procedimentos já aprovado;
(*c*) Toda a informação obsoleta é prontamente removida de todos os pontos de emissão ou uso;
(*d*) Alterações na documentação são emendadas e autorizadas pelo pessoal apropriado; e
(*e*) A versão actual de cada item da documentação pode ser identificada para impedir o uso de edições desactualizadas.

**175.02.15. Recolha de Informação**

(1) O titular da aprovação do Serviço de Informação Aeronáutica deverá estabelecer os procedimentos para recolha e a compilação da informação necessária para o Serviço de Informação Aeronáutica listado no Manual de Procedimentos já aprovado.

(2) Os procedimentos referidos no número (1) deverão assegurar que:

(*a*) Informação aplicável é obtida das organizações que prestam serviços de apoio ao sistema de navegação aéreo de Moçambique;

(*b*) Informação aplicável é obtida dos fornecedores do Serviço de Informação Aeronáutica de outros Estados relevantes aos requisitos dos operadores estrangeiros operando:

(*i*) Na FIR Beira; e

(*ii*) Nas rotas aéreas internacionais com origem em Moçambique.

(*c*) Medidas necessárias para o fornecimento atempado de Informação são feitas com os originadores de informação referidos no número (2)(*a*) e (*b*); e

*(d)* Informação recebida pelos fornecedores de informação referidos no número (2)(*a*) é certificada como exacta pela pessoa identificada pelo fornecedor como sendo responsável pela precisão da tal informação.

(3) Os procedimentos para o serviço do NOTAM deverão, em adição ao número (2), assegurar que qualquer pedido de qualquer originador para a emissão de um NOTAM não requeira que o NOTAM seja efectivo por um período superior a três meses.

Nota: O material de orientação com respeito à colecta de informação está contido no MOZ-CATS-AIS.

**175.02.16. Publicação de Informação Aeronáutica**

(1) O titular da aprovação da Organização de Serviços de Informação Aeronáutica deve estabelecer procedimentos para verificar, coordenar, editar, publicar e disseminar informação aeronáutica para os Serviços de Informação Aeronáutica listados no Manual de Procedimentos já aprovado.

(2) Os procedimentos referidos no número (1) deverão assegurar que:

(*a*) A Informação recebida sob a secção175.02.15 seja verificada de acordo com a Informação disponível para se certificar da sua precisão antes da publicação;

(*b*) Tal informação é editada, publicada e disseminada de forma precisa:

(*i*) No formato aplicável à interpretação operacional da informação;

(*ii*) Onde aplicável, de acordo com os requisitos prescritos no Documento MOZ-CATS-AIS; e

(*iii*) No formato que leve em consideração as circunstâncias sob as quais a informação será usada.

(*c*) Excepto para a Informação aeronáutica referida no parágrafo *(d)*, as publicações permanentes e temporárias de longo prazo são claramente identificadas como sendo publicadas sob a autoridade da aprovação do titular;

(*d*) Quando a informação aeronáutica obtida dos fornecedores de outros Estados sob a secção175.02.5(2)*(b)* for disseminada, tal informação será claramente identificada como tendo a autoridade do Estado de origem;

(*e*) Quando a informação que não tiver sido certificada conforme prescrita na secção175.02.5(2)*(d)* for disseminada, tal informação será claramente identificada como sendo não verificada;

(*f*) Qualquer alteração permanente na Informação publicada é coordenada com outros geradores de Informação aplicáveis, antes que a alteração seja publicada;

*(g)* Informação temporária publicada sem uma data de caducidade definida é revista num tempo apropriado para assegurar que o originador tome a medida necessária para cancelar ou reemitir a informação;

(*h*) A informação é publicada na língua inglesa;

(*i*) O nome de locais são soletrados de acordo com o uso local traduzido quando necessário para o alfabeto latim;

(*j*) As unidades de medida consistentes com as unidades de medida prescritas no Documento MOZ-CATS--AIS;

(*k*) As abreviações, consistentes com aquelas prescritas na Parte 1, são usadas na informação publicada quando o seu uso:

(*i*) É apropriado; e

(*ii*) Irá facilitar a disseminação da informação.

(*l*) Qualquer informação aeronáutica publicada é prontamente colocada à disposição dos fornecedores dos Serviços de Informação Aeronáuticas de outros Estados, a pedido destes Estados.

(*m*) A informação é colocada à disposição na forma apropriada para os requisitos operacionais:

(*i*) Do pessoal das operações de voo, incluindo os membros de tripulação de voo e os serviços responsáveis pelas instruções pré-voo; e

(*ii*) Das unidades de serviço de tráfego aéreo responsáveis pelos Serviços de Informação de Voo.

(3) Os procedimentos para o serviço AIP deverá, em adição ao número (2)(*b*), assegurar que:

(*a*) As cartas aeronáuticos e informação significativa operacionais publicadas nas emendas e suplementos ao AIP sejam publicados de acordo com o sistema AIRAC;

(*b*) A informação publicada sob o sistema AIRAC é claramente identificada com o acrónimo *AIRAC*;

(*c*) Onde o suplemento ao AIP for publicado para substituir um NOTAM, o suplemento inclui uma referência ao número de série do NOTAM.

(*d*) Onde a emenda ou suplemento ao AIP for publicado sob o sistema AIRAC, o NOTAM é originado, dando uma breve descrição do conteúdo operacionalmente significativa, a data efectiva e o número de referência de cada emenda ou suplemento, no qual o NOTAM:

(*i*) Venha a vigorar na mesma data efectiva como a emenda ou o suplemento; e

(*ii*) Permaneça em vigor até a data AIRAC seguinte.

(*e*) Quando não há uma informação aplicável a ser publicada na data AIRAC, uma notificação NIL é emitida; e

(*f*) Um NOTAM é originado quando a informação a ser publicada como uma emenda ou suplemento ao AIP se torna efectiva antes da data efectiva da emenda ou do suplemento.

**175.02.17. Correcção de Erros nas Informação Publicadas**

(1) O titular da aprovação da Organização de Serviços de Informação Aeronáutica para fornecer um Serviço de Informação Aeronáutica, deverá estabelecer procedimentos para registar,

investigar, corrigir e informar de qualquer erro que for detectado na informação aeronáutica, publicada sob a autoridade da aprovação.

(2) Os procedimentos referidos no número (1) deverão assegurar que:

(*a*) O erro seja corrigido pelos meios mais apropriados relativo à interpretação operacional do mesmo;

(*b*) A correcção seja claramente identificada na informação;

(*c*) A fonte do erro seja identificada, e quando possível, eliminada; e

(*d*) O Órgão Regulador Aeronáutico seja notificado de qualquer ocorrência onde a publicação errónea de Informação tenha ocorrido.

**175.02.18. Registos**

(1) O titular da aprovação da Organização de Serviços de Informação Aeronáutica para fornecer um Serviço de Informação Aeronáutica deverá estabelecer procedimentos para identificar, recolher, catalogar, armazenar, manter e colocar os registos que são necessários a disposição para o Serviço de Informação Aeronáutica listado na aprovação.

(2) Os procedimentos referidos no número (1) deverão assegurar que:

(*a*) Existem registos que permitam a entrada e saída de toda a Informação aeronáutica para ser prontamente identificada pelo número de série e data, e que a Informação suplementar possa ser igualmente certificada e, quando necessário, autenticada;

(*b*) Existe um registo de cada pessoa que é autorizada pelo requerente a verificar, editar e publicar Informação;

(*c*) Existe um registo para cada ocorrência de correcção de erros sob os procedimentos prescritos na secção175.02.17;

(*d*) Existe um registo de cada revisão interna do titular que é submetida sob o sistema de garantia de qualidade referido na secção175.02.2"; e

(*f*) Todos os registos são legíveis e de natureza permanente.

**175.02.19. Serviço AIP**

(1) O titular da aprovação da Organização de Serviços de Informação Aeronáutica para fornecer o serviço AIP, deverá publicar:

(*a*) O AIP de Moçambique;

(*b*) As emendas ao AIP.

(*c*) Os suplementos ao AIP para a notificação de:

(*i*) Alterações temporárias que sejam efectivas por três meses ou mais; e

(*ii*) Informação com uma duração inferior a três meses que contenha textos ou gráficos extensivos.

(*d*) O AIC, de acordo com as especificações prescritas no Documento MOZ-CATS-AIS.

(2) O titular da aprovação deverá, em adição as provisões do número (1):

(*a*) Designar uma sala como um escritório como ponto de contacto de Moçambique com os provedores de Serviço de Informação Aeronáuticas de outros Estados para a troca do Pacote de Informação Aeronáutica Integrada, excepto o NOTAM;

(*b*) Fazer o AIP de Moçambique, as emendas e os suplementos ao AIP e AIC disponíveis, após o pagamento de qualquer despesa que possa se aplicar ao fornecimento das publicações a qualquer pessoa que as tais publicações;

(*c*) Estabelecer um sistema de forma a disseminar o AIP de Moçambique, as emendas e suplementos ao AIP, cartas aeronáuticas e AIC de acordo com a secção 175.02.16 (3);

(*d*) Assegurar que todas as cartas aeronáuticas publicadas como parte do AIP de Moçambique estão em conformidade com os padrões aplicáveis para as cartas;

(*e*) Coordenar a entrada de todos os dados aeronáuticos pelos geradores referidos na secção 175.02.15 (2)*(a)*, excepto:

(*i*) Informação que é de relevância operacional imediata e que necessita de emissão imediata do NOTAM; e

(*ii*) Informação temporária de uma duração inferior a três meses, que só exige a emissão do NOTAM.

**175.02.20. Serviço do NOTAM**

(1) O titular de uma aprovação da Organização do Serviço de Informação Aeronáutica para fornecer o serviço NOTAM, deverá:

(*a*) Designar um NOF para Moçambique;

(*b*) Operar o NOF vinte e quatro horas por dia;

(*c*) Estabelecer acordos com outros escritórios do NOTAM internacionais para a troca de NOTAM.

(*d*) Assegurar que:

(*i*) O NOF seja ligado ao AFTN;

(*ii*) A ligação do AFTN proporciona comunicação impressa;

(*iii*) O NOF possui instalações apropriadas para a emissão e o recebimento de NOTAM, distribuído por meio de telecomunicações.

(*e*) Emitir periodicamente uma lista de verificação mostrando todos os NOTAM actualmente em vigor, na data e hora de emissão da lista de verificação; e

(*f*) Publicar NOTAM de acordo com as especificações prescritas no MOZ-CATS-AIS.

**175.02.21. Serviço de Informação Pré-voo**

(1) Cada titular de uma aprovação de organização de serviço de informação aeronáutica, deverá por à disposição do pessoal de operações de voo e membros de tripulação de voo, informação aeronáutica que:

(*a*) Seja essencial para a segurança, regularidade e eficiência da navegação aérea; e

(*b*) Se refira às áreas geográficas, aeródromos e rotas aéreas enumerados no seu Manual de Procedimentos aprovado.

(2) A Informação aeronáutica mencionada no número (1) (a) deverá incluir, onde aplicável:

(*a*) Um resumo de texto simples do NOTAM em vigor e outra Informação de carácter urgente;

(*b*) Mapas e cartas pertinentes; e

(*c*) A Informação prescrita no documento MOZ-CATS--AIS.

(3) O titular da aprovação deverá:

(*a*) Providenciar para que os membros de tripulação de voo forneçam informação pós-voo nos aeródromos que estejam mencionados no seu manual de procedimentos aprovado; e

(*b*) Encaminhar qualquer informação pós-voo fornecida pelos membros de tripulação relativa ao estado e operação facilidades de navegação aérea, ao operador da facilidade de navegação aérea.

**175.02.22. Isenções**

O Órgão Regulador Aeronáutico poderá isentar qualquer pessoa de qualquer requisito mencionado nesta Parte, depois do cumprimento dos procedimentos prescritos na Parte 11.

**SUBPARTE 1 - GERAL**

**135.01.1. Aplicabilidade**

(1) Esta Parte deverá aplicar-se para:

(*a*) Aeronaves com máximo da massa certificada de 5 700 quilogramas ou menos, ou uma configuração máxima de passageiros sentados aprovada de não mais de dezanove lugares, envolvido em operações de transporte comercial aéreo dentro de Moçambique;

(*b*) Aeronaves com um máximo de massa certificada de 5 700 quilogramas ou menos, ou uma configuração máxima de passageiros sentados aprovada de não mais de dezanove lugares, registada em Moçambique, mas envolvida em operações de transporte aéreo comercial internacional;

(*c*) Pessoas actuando como membros de tripulação de cabine de aeronaves referridas nos parágrafos *a)* e *b)*; e

(*d*) Pessoas que estão à bordo de uma aeronave operadas à luz desta Parte.

(2) Para os propósitos desta Parte, uma aeronave registada em outro Estado e operada pelo portador de um Certificado de Operador Aéreo emitido em Moçambique, deverá assumir-se como estando registada em Moçambique.

(3) As disposições da Parte 91 deverão, com as mudanças necessárias, aplicar-se a determinada aeronave operada nos termos desta Parte.

**SUBPARTE 1 – GERAL**

**135.01.1. Aplicabilidade**

(1) Esta Parte aplicar-se-á em:

Aeronaves com um máximo de massa certificada de 5 700 quilogramas ou menos, uma configuração máxima de passageiros sentados aprovada de não mais de dezanove lugares, envolvido em operações de transporte aéreo comercial dentro de Moçambique;

(*b*) Aeronaves com um máximo de massa certificada de 5 700 quilogramas ou menos, uma configuração máxima de passageiros sentados aprovada de não mais de dezanove lugares, registrada em Moçambique, mas envolvida em operações de transporte aéreo comercial internacional;

(*c*) Pessoas que actuam como membros de tripulação de aeronaves referridas nos parágrafos um) e *b*); e

(*d*) Pessoas à bordo de uma aeronave operando à luz desta Parte.

(2) Para os propósitos desta Parte, uma aeronave registada em outro Estado e operada pelo portador de um Certificado de Operador Aéreo emitido em Moçambique, deverá assumir-se como registada em Moçambique.

(3) As disposições da Parte 91 deverão, com as mudanças necessárias, aplicar-se a determinada aeronave operada nos termos desta Parte.

**135.01.2. Isenções**

(1) O General de Director pode isentar qualquer aeronave ou a pessoa envolvida em operações de emergência dispostas nesta Parte, nas condições prescritas no Documento MOZ-CATS-OPS 135.

(2) Uma candidatura para isenção será feita conforme as disposições da Parte 11.

**135.01.3. Admissão ao convés de voo**

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de pequeno porte deverá garantir que nenhuma pessoa é admitida ao, ou transportada no convés de voo da aeronave ao menos que tal pessoa é:

(*a*) Um membro da tripulação de voo indicada para o vôo;

(*b*) Um agente autorizado, inspector ou pessoa autorizada; ou

(*c*) Permitido por, e transportado de acordo com as instruções contidas no manual de operações.

(2) A decisão final relacionada com a admissão de qualquer pessoa ao convés de voo deve ser responsabilidade do comandante-piloto.

(3) decisão final relacionada com a admissão de qualquer pessoa ao convés de voo não deve interferir com as operações da aeronave.

(4) Qualquer pessoa transportada no convés do voo deve estar familiarizado com os procedimentos aplicáveis.

**135.01.4. Embriaguez**

(1) O operador de uma aeronave de transporte aéreo comercial de pequeno porte não permitirá a entrada de nenhuma pessoa para dentro da mesma, enquanto estiver sob influência de álcool ou de droga com efeito narcótico, para a extensão onde a segurança de tal aeronave ou dos seus ocupantes estará, ou provavelmente estará, em perigo.

(2) O operador estabelecerá procedimentos para assegurar que qualquer pessoa referida no sub- regulamento (1) é:

(*a*) Recusada a embarcação; ou

(*b*) Se tal pessoa já está à bordo, é controlada ou desembarca.

**135.01.5. "Dry lease-in" de aeronaves de transporte aéreo comercial de pequeno porte**

(1) O operador que pretenda fazer o "dry lease-in" de uma aeronave estrangeira de pequeno porte para efeitos de transporte aéreo comercial, deve:

(*a*) Garantir que tal aeronave pode ser operada e é operada de acordo com os requisitos prescritos nesta Parte; e

(*b*) Obtem aprovação prévia do Director-Geral para operar tal aeronave.

(2) A aprovação referida no sub regulamento (1)(b) deve, sujeito a essas condições em que o Director-Geral pode determinar, ser concedida se tal aeronave é:

(*a*) Do tipo certificada de acordo com os requisitos prescritos na Parte 21;

(*b*) Mantida de acordo com o calendário de manutenção da aeronave referida no regulamento 135.09.2;

(*c*) Operada à luz do Certificado de Operador Aéreo detido pelo operador referido no sub regulamento (1).

(3) As condições de aprovação referridas no sub- regulamento (2) devem ser parte do acordo de "arrendamento" entre o operador referido no sub regulamento (1) e o operador de quem a aeronave estrangeira de pequeno porte é arrendado.

**135.01.6. "Wet lease-in"de aeronaves de pequeno-porte para transporte aéreo comercial**

(1) O operador que pretenda fazer o "wet lease-in"de uma aeronave estrangeira de pequeno-porte para efeitos de transporte aéreo comercial deve, sujeito às condições em que o Director--Geral pode determinar, obter aprovação prévia do Director--Geral para operar tal aeronave.

(2) A duração do acordo de arrendamento em alusão deve ser limitado a um período máximo de seis meses do calendário em um ano.

(3) A aprovação referida no sub-regulamento (1) deve, sujeito a tais condições em que o Director-Geral pode determinar, ser concedida se tal aeronave:

(*a*) É um "wet-leased-in"de um operador portador de um Certificado de Operador Aéreo emitido por uma autoridade competente;

(*b*) Já teve o certificado tipo passado por autoridade competente;

(*c*) É portador de um certificado válido de navegação aérea ou de um documento similar emitido port al autoridade competente;

(*d*) É mantida e operada de acordo com os padrões de segurança no mínimo equivalentes aos padrões de segurança referidos nesta Parte; e

(*e*) Será operado nos termos do Certificado de Operador Aéreo detido pelo operador referrido no sub regulamento (1).

(4) O operador referido no sub regulamento (1) deve:

(*a*) Convencer ao Director-Geral de que os padrões de segurança do arrendatário não são inferiors aos padrões de segurança referidos nesta Parte; e

(*b*) Garantir que qualquer lei aplicável a aeronave a ser arrendada, a manutenção e operações consequentes, estão em conformidade.

(5) O número total de aeronaves " wet-leased-in" deverão ser tais que o operador referido no sub regulamento (1) não usará aeronaves registadas no estrangeiro para mais do que 50% do seu tempo de voo em um mês.

(6) As condições de aprovação referidas no sub regulamento (1) deverão ser parte do acordo de arrendamento entre o operador referrido no sub regulamento (1) e o operador de quem a aeronave estrangeira de pequeno-porte é arrendada.

**135.01.7. "Dry lease-out" de aetronaves de pequeno-porte para transporte aéreo comercial**

(1) Sujeito às disposições do sub-regulamento (2), o operador da aeronave de pequeno-porte de registo Moçambicano pode " dry lease-out" a aeronave a qualquer operador no Estado Contractante.

(2) Sob pedido do operador de uma aeronave de pequeno-porte registada em Moçambique, o Director-Geral pode isentar tal operador das disposições aplicáveis desta Parte e remover o aeronave do Certificado de Operador Aéreo em poder de tal operador: Contando que a autoridade competente do Estado do operador para quem tal aeronave está sendo arrendada tenha aceitado, por escrito, responsabilidade pela supervisão da manutenção e operação de tal aeronave.

**135.01.8. "Wet lease-out" de aeronaves de pequeno-porte para transporte aéreo comercial**

O operador de uma aeronave de pequeno-porte registada em Moçambique que pretenda fazer um "wet lease-out" de uma aeronave a qualquer operador, diferente de operador do Estado contratante, permanecerá, para os propósitos da sub-parte 6, o operador da aeronave e será igualmente responsável pela supervisão da manutenção e operação de tal aeronave não deverá ser transferida à autoridade competente do Estado do operador para o qual tal aeronave é "wet lease-out".

**135.01.9. Leasing de uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial entre dois operadores Moçambicanos**

(1) Um operador de Moçambique que pretenda fazer o "lease out" de uma aeronave e de toda a tripulação a outro operador de Moçambique, deverá permanecer o operador do aeronave e deverá reter as funções e responsabilidades prescritas em Subparte 6.

(2) O operador Moçambicano que utiliza uma aeronave de, ou disponibiliza-a para, outro operador de Moçambique deverá obter aprovação prévia do Director-Geral para a operação, e as condições de aprovação deverão fazer parte do acordo de arrendamento entre os operadores.

(3) Os outros termos e um acordo de arrendamento aprovado diferentes das condições do acordo através dais quais uma aeronave junto com a sua tripulação são arrendados e onde não se pretende fazer nenhuma transferência de funções e responsabilidades, deve incluir:

(*a*) O arranjo referente ao Certificado de Operador Aéreo sob o qual serão operados os voos da aeronave arrendada; e

(*b*) Qualquer divergência do Certificado de Operador Aéreo sobre o qual serão operados os voos com a aeronave arrendada.

**135.01.10. Subfretamento**

(1) Em circunstâncias excepcionais tal como prescrito no Documento MOZ-CATS-OPS 135, o operador pode subfretar uma aeronave de pequeno-porte e a tripulação de qualquer operador portador de um Certificado de Operador Aéreo válido para a aeronave, emitido por uma autoridade competente. Desde que:

(*a*) O período de subfretamento não exceda cinco dias consecutivos; e

(*b*) O operador da aeronave assim sub-fretada, informa ao Director, dentro de 24 horas, de tal subfretamento.

(2) As disposições dos regulamentos 135.01.5 (1) (a) e (2), 135.01.6 (3) e (4) (b) e 135.01.9 (1) e (3) deverão aplicar-se com as mudanças necessárias a qualquer subfretamento referido neste regulamento.

**135.01.11. Preservação de documentos**

O operador de uma aeronave de pequeno-porte para transporte comercial aéreo que tem a exigência de reter quaisquer dos documentos por período específico referido na Subparte 4, deverá fazer a retenção desse documento por tal período específico, deixa de ser o dono ou portador dos pertences da aeronave.

**135.01.12. Regras aplicáveis a operações num país estrangeiro**

Cada portador do certificado de operador aéreo, enquanto estiver operando um avião dentro de um país estrangeiro, obedecerá as regras de tráfego aéreo do país em alusão e as regras locais de aeroporto, excepto onde qualquer regra desta Parte é mais restritiva e pode ser seguida sem violar as regras daquele país.

**135.01.13. Transporte de drogas, narcóticos, marijuana e drogas ou susbstâncias depressivas ou estimulantes.**

Permitir a qualquer proprietário de aeronave ou arrendado pelo proprietário de um certificado de Operador Aéreo transportar susbstâncias narcóticas sem permissão prévia do Director -Geral é uma base para suspender ou revogar o certificado.

**135.01.14. Infracções reguladoras Gurante uma emergência**

(1) Onde o piloto a cargo de qualquer aeronave que é operada sob desta Parte, encontra uma emergência que periga, ou é passível de pôr em perigo a aeronave ou pessoas a bordo da mesma, o piloto deverá desencadear as acções que julgar adequadas para garantir a segurança.

(2) Onde as acções referidas no sub-regulamento (1) resultem em violação de qualquer regulamento do Estado no qual a aeronave vem sendo operada, o comandante deve:

(*a*) Notificar, sem demora, a autoridade competente local sobre tal infração;

(*b*) Se for solicitado pelo Estado onde o incidente ocorreu, submeter a um relatório escrito sobre tal violação à autoridade do Estado no qual o incidente aconteceu e enviar uma cópia do tal relatório ao Estado de Registro; e

(*c*) Se a aeronave for registrada em Moçambique, o comandante deve submeter um relatório escrito ao Director-Geral, dando todos os detalhes cheios do incidente.

(3) Qualquer relatório solicitado à luz do sub-regulamento (2) deve ser feito dentro de 10 dias a seguir ao incidente.

(4) Onde, na opinião do Director, o comando exerceu todas as diligências devidas para prevenir a comissão de uma ofensa e agiu adequadamente no interesse da segurança, o Director-Geral pode supor não ter acontecido nenhuma ofenças.

**135.01.15. Substâncias Psico-activas**

(1) Com base no sub- regulamento (2), nenhuma pessoa deverá agir na qualidade de qualquer membro da tripulação, de apoio em terra, de serviço, ou pessoal de manutenção, ou em qualquer função que requera ou participe em qualquer processo de tomada de decisão passível de afectar segurança de aviação, onde tal pessoa é, ou, poderá provavelmente ser prejudicada por qualquer Substância Psico-activa.

(2) Onde um medicamento que pode ser considerado como sendo uma Substância de Psico-activa foi prescrito, as tarefas no subregulamento (1) podem ser levadas à cabo diponibilizadas por um examinador médico da aviação designado à luz da Parte 67 certifica quais tarefas podem ser realizadas com segurança enquanto toma essa medicação.

**SUBPARTE 2 – TRIPULAÇÃO DE VOO**

**135.02.1. Composição da tripulação de voo**

(1) O número mínimo e composição da tripulação de voo não deverá ser inferior ao número mínimo e composição especificado no manual de voo da aeronave referida no regulamento 135.04.4.

(2) O operador de um aeronave de pequeno-porte para transporte comercial aéreo deverá alocar os membros adicionais da tripulação de voo sempre que assim for solicitado pelo tipo de operação, e o número de tais membros adicionais da tripulação de vôo não deverá ser inferior ao número especificado no manual de operações.

(3) O operador deve assegurar que os membros da tripulação de voo:

(*a*) É competente para executar as tarefas para as quais foi indicado; e

(*b*) É portador das devidas licenças e avaliações válidas.

(4) A tripulação de voo deve incluir no mínimo um membro que seja portador de uma licença válida de operador de radiotelefonia ou um documento equivalente emitido por autoridade competente, autorizando tal membro a operar o tipo de rádio que transmite equipamento a ser usado.

(5) Quando se julgar necessário para a condução segura de um voo, a tripulação de voo deve incluir pelo menos um membro que seja proficiente na navegação sob a rota a ser sobrevoada.

(6) Para operações sob IFR em aeronave de pequeno-porte turbo-hélice para transporte comercial aéreo ou aeronave de jacto de turbo, o operador deve garantir que a tripulação de vôo mínima é de dois pilotos.

(7) O operador deve designar um piloto entre a tripulação de voo como comandante-piloto de uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial e o comandante-piloto pode delegar a condução do voo para outro piloto devidamente qualificado.

(8) Os proprietários de licenças, avaliações e certificados deverão ser portadores de tais documentos a toda hora quando realizando os privilégios concedidos por tais documentos e apresenta tais documentos para inspecção após solicitação da autoridade competente.

**135.02.2. Substituição/Rendição de membros da tripulação**

(1) O operador de uma aeronave de pequeno-porte para transporte comercial aéreo deve estabelecer procedimentos conforme as disposições deste regulamento, impedir os membros de tripulação de voo sem experiência de exercer tarefas em conjunto no mesmo voo.

(2) O membro da tripulação de voo pode ser rendido ou substituído no exercício das suas tarefas quando em voo no controle de uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial por outro membro da tripulação de voo devidamente qualificado.

(3) O Piloto indicado para estação de comandante-piloto pode ser aliviado ou substituído por outro piloto que:

(*a*) É o proprietário de uma licença de piloto válida (aeronave) e avaliações;

(*b*) tenha completado;

(*i*) A formação de conversão e de supervisão, incluíndo formação do tipo de avaliação prescrita na Subparte 3;

(*ii*) A formação periódica e avaliação prescrita na Subparte 3; e

(*iii*) No caso de operações programadas de transporte aéreo público, actualidade, rota e qualificações de aeroporto prescritas no regulamento 135.02.4.

(*c*) Não poderá operar abaixo de FL 200 a menos que ele ou ela sejam proprietários de uma avaliação de tipo completa e tenham sido indicados à estação de comandante-piloto.

(4) O co-piloto de um aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial pode ser aliviado/substituído por:

(*a*) Outro piloto adequadamente qualificado; ou

(*b*) Um co-piloto substituto de cruzeiro que seja portador de uma licença válida de piloto comercial (aeronave) e instrumento de avaliação que tenha completado.

(*i*) A formação de conversão e avaliação, incluíndo formação no tipo de avaliação diferente da formação em descolagem e aterragem, prescrita na subparte 3;

(*ii*) A formação periódica e avaliação, diferente da formação de descolagem e aterragem, prescrita na subparte 3.

(5) Um piloto substituto de cruzeiro referrido no sub-regulamento (4) deve:

(*a*) Não operar como co-piloto abaixo de FL 200; e

(*b*) Deverá lever a cabo recency de simulador e formação refrescante da habilidade para voar em intervalos que não excedem os seis meses.

(6) Quando qualquer membro adicional da tripulação é levado a disponibilizar auxílio em-voo com a finalidade de estender o tempo de voo e período de actividade, tal membro da tripulação deverá ser portador qualificações que estejam em conformidade com os requisitos do dever operacional que se espera que ele ou ela realize o tal período de alívio em em-voo.

**135.02.3. Tarefas de emergência do membro da tripulação**

(1) Qualquer operador e, onde apropriado, o comandante-piloto de uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial, deverá indicar para cada membro da tripulação indicado, as funções necessárias a executar em caso de emergência ou em situação de evacuação de emergência.

(2) As funções referidas no sub-regulamento (1) deverão ser tais que assegurem que qualquer emergência razoavelmente antecipada pode ser adequadamente negociada e levará em consideração a possível incapacitação dos membros de tripulação individuais.

(3) Um membro de tripulação não deverá aceitar a indicação para exercer funções de emergência a menos que tal membro da tripulação seja formado para executar funções de emergência conforme as exigências prescritas na Subparte 3.

**135.02.4. Actualidade, rota e qualificações de aeródromo**

(1) Um piloto não poderá actuar como comandante-piloto de uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial operada de forma programada para serviço público de trsnsporte aéreo, ao menos que o piloto esteja dentro dos 12 meses demonstrados ao operador de tal aeronave um conhecimento adequado de:

(*a*) A rota a sobrevoar;

(*b*) Os aeródromos a usar;

(*c*) Os procedimentos aplicáveis a rota do voo sob áreas densamente povoadas e áreas de elevada densidade de tráfego; e

(*d*) Obstruções, plano físico, iluminação, ajuda de aproximação e chegada, partida, propriedade e procedimentos de aproximação por instrumento que incluem mínimos operacionais.

(2) Se uma rota requer um tipo específico de qualificação de navegação, o comandante-piloto deve, imediatamente dentro dos 12 meses que precedem o voo em tal rota, demonstrar a sua habilidade ao operador da aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial:

(*a*) Voando sob uma rota ou área como comandante-piloto usando o tipo especial aplicável de sistema de navegação; ou

(*b*) Voando sobre uma rota ou área sob supervisão de um piloto devidamente qualificado que usa o tipo especial de sistema de navegação aplicável.

**135.02.5. Tempo de voo e períodos de actividades**

(1) O operador de um aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial deve:

(*a*) Estabelecer um esquema para o regulamento de tempo de voo e períodos de actividade para cada membro da tripulação; e

(*b*) Incluir o esquema referido no (*a*) do manual de operações;

(*c*) Assegurar que cada membro de tripulação obedece as disposições do esquema referido no (*a*);

(*d*) Não causa ou permite que qualquer membro de tripulação voe na aeronave se tal operador souber ou tiver consciência deque tal membro da tripulação:

(*i*) Excederá o tempo de voo e períodos de actividade prescritos no sub-regulamento (1) (um) enquanto estiver em voo; ou

(*ii*) Está sofrendo ou, tendo em consideração as circunstâncias de realização do voo, é provável que sofra de fadiga passível de perigar a segurança da aeronave ou sua tripulação e passageiros; e

(*e*) Não escalar determinado membro da tripulação para tarefas de voo activo por um período que exceda oito horas consecutivas durante qualquer tempo determinado de voo e período de tarefas ao menos que autorizado no esquema referido no parágrafo (a).

(2) As disposições a incluir no esquema referido no sub-regulamento (1) será como prescrita no Documento MOZ-CATS--OPS 135.

**SUBPARTE 3 – FORMAÇÃO E VERIFICAÇÃO DIVISÃO UM GERAL**

**135.03.1. Formação dos membros da tripulação**

(1) O operador de uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial estabelecerá e manterá um programa de formação em terra e voo para os membros da tripulação dentro do seu emprego.

(2) O operador deverá assegurar:

(*a*) Cada membro da tripulação recebe formação de acordo com a esta Subparte e o programa adequado prescrito no Documento MOZ-CATS-OPS 135;

(*b*) A formação deverá estar em conformidade com o Programa de Formação aprovado do operador aéreo; e

(*c*) Cada membro da tripulação deve passar por um exame escrito referente a todos os assuntos dos programas de formação referidos no *(a)*.

(3) As disposições desta Subparte deverão aplicar-se em relação aos membros da tripulação de voo empregados a tempo integral ou parcial.

**135.03.2. Formação inicial dos membros da tripulação**

O membro da tripulação empregado pelo operador de uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial dever ter terminado com sucesso a formação inicial e habilidades de teste tal como prescrita na Parte 61.

**DIVISÃO DOIS: FORMAÇÃO DO PILOTO**

**135.03.3. Formação de Conversão**

(1) O operador de aeronave de pequeno-porte para transpote aéreo comercial deve assegurar que:

(*a*) O membro da tripulação de voo completa um curso do tipo de conversão de acordo com os requisitos prescritos na Parte 61, quando muda de um tipo de aeronave para outro tipo ou classe para o qual o novo tipo ou classe de avaliação é necessária;

(*b*) O membro da tripulação de voo completa tal tipo de curso de conversão antes de começar o voo operacional sem supervisão:

(*i*) Ao mudar para uma aeronave para a qual um novo tipo de avaliação ou classe é requerida; ou

(*ii*) Quando recentemente empregado por tal operador;

(*c*) A formação do tipo de conversão é administrado por uma pessoa competente conforme o programa detalhado do curso, incluído no manual de operações, e como prescrito no Documento MOZ-CATS-OPS 135;

(*d*) O número de formações exigidas pelo curso do tipo de conversão do operador é determinado depois que sejam tomadas as devidas diligências pelos membros da tripulação de voo anteriormente formadas tal como registado nos arquivos de formação referidos no regulamento 135.04.8;

(*e*) Os padrões mínimos de qualificação e experiência necessária dos membros da tripulação de cabine antes de realizarem a formação do tipo de conversão são especificados no manual de operações;

(*f*) Cada membro da tripulação voo realiza as verificações prescritas no regulamento 135.03.7(2) e(4) e a formação e verificações prescritas no regulamento 135.03.7(6) antes de iniciar com o voo operacional; e

(*g*) Se forem contempladas operações de multitripulação, a formação de administração dos recursos da tripulação tal como prescrita no Documento MOZ-CATS-OPS 135 deve ser incorporada no curso de conversão.

(2) No caso de mudança do tipo ou classe de aeronave, a verificação prescrita no regulamento 135.03.7(2) pode ser combinada com o tipo ou classe do teste de habilidade de avaliação prescrita na Parte 61.

(3) O curso do tipo de conversão do operador e o tipo ou curso de classe de avaliação prescrita na Parte 61 pode ser combinado.

(4) O curso do tipo de conversão do operador deve incluir os items em, e deverá ser realizado na ordem tal como prescrito no Documento MOZ-CATS-OPS 135.

(5) Quando um membro da tripulação de voo não tiver previamente terminado o curso de conversão de tipo, o operador deve assegurar que, para além do sub-regulamento (4), o membro da tripulação de voo se submete a formação geral de pequenos socorros, se aplicável, procedimentos «ditching» formação usando o adequado, equipamento em água.

**135.03.4. Formação de diferenças e formação de familiarização**

(1) O operador de um aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial, deve assegurar que um membro da tripulação de voo completa treinamento de diferenças quando:

(*a*) Operando outra variante de uma aeronave do mesmo tipo ou de outro tipo da mesma classe actualmente operada; ou

(*b*) A mudança de equipamento ou procedimentos dos tipos ou variantes actualmente operadas requer aquisição de conhecimento adicional.

(2) O operador deve assegurar que o membro da tripulação de voo completa o treino de familiarização quando:

(*a*) Operando outro aeronave do mesmo tipo ou variante; ou

(*b*) Uma mudança de equipamento ou procedimentos em tipos ou variantes actualmente operadas requer a aquisição de conhecimento adicional.

(3) O operador deve especificar no manual de operações quando o treinamento de diferenças ou treinamento de familiarização é requerido.

**135.03.5. Actualizando para comandante-piloto**

(1) O operador de um aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial pequeno deve assegurar que, para uma actualização comandante-piloto, e para uma de piloto conjuntamente como comandante-piloto:

(*a*) O nível mínimo de experiência é especificado no manual de operações; e

(*b*) Se tiverem completado operações de multi-tripulação, o co-piloto ou piloto, dependendo dos casos, completa um curso de comando adequado.

(2) O curso de comando referido no sub regulamento (1)(b) deve ser especificado no manual de operações, e deve incluir:

(*a*) Formação num simulador de voo ou formação de voo em aeronaves;

(*b*) Uma verificação da proficiência do piloto operando como comandante-piloto;

(*c*) Responsabilidades do comandante-piloto;

(*d*) Formação operacional em-comando sob supervisão;

(*e*) Finalização de uma supervisão de comandante-piloto prescrita no regulamento 135.03.7(4) e, no caso de operações programadas de transporte aéreo, o «recency», rqualificações da rota e do aeródromo prescritos no regulamento 135.02.4; e

(*f*) Caso estejam contempladas operaçõs com multi-tripulação, formações de gestão de recursos de tripulação tal como prescrito no Documento MOZ-CATS-OPS.

**135.03.6. Comandantes pilotos detentores de uma licença de piloto comercial**

(1) O operador de uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial deve assegurar que:

(*a*) O proprietário de uma licença de piloto comercial que está operando como comandante-piloto de uma aeronave certificada no manual de voo da aeronave para operações de mono-piloto ao menos que:

(*i*) Quando a trealizar operações de transporte de passageiros sob VFR fora de um rádio de 50

milhas náuticas de um aeroporto de partida, o piloto tem um mínimo de tempo total de 30 horas de voo em aeronaves ou portador de um instrumento de avaliação válida; ou

(*ii*) Quando a operar em um tipo multi-motor sob IFR, o piloto tem um mínimo de tempo total correspondente a 400 horas de voo em aeronaves que incluem 200 horas como comandante-piloto das quais 100 horas sob IFR incluíndo 40 horas de operações multi-motor:

(*iii*) Dado que as 200 horas como comandante-piloto podem ser substituídas por horas operando como co-piloto numa base de duas horas co-piloto é equivalente a uma hora como comandante-piloto:

(*a*) Dado que essas horas foram ganhas dentro de um sistema de tripulação de multi-piloto estabelecido prescrito no manual de operações;

(*b*) Em operações de tripulação de multi-piloto, e antes de operar como comandante-piloto, o curso comando prescrito no regulamento 135.03.5 (1) (b).

**135.03.7. Formação periódica e supervisão**

(1) O operador de uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial deve garantir que:

(*a*) Cada membro da tripulação de voo beneficia de formação e supervisão periódica e que toda essa formação e supervisão é pertinente ao tipo ou variante da aeronave na qual o membro da tripulação de voo está licenciado para operar;

(*b*) Um programa de formação periódica e de supervisão está incluso no manual de operações;

(*c*) formação periódica é realizada por:

(*i*) Uma pessoa competente para o caso de formação em terra e para reciclagem;

(*ii*) Um instrutor tipo-avaliador para os casos de aeronaves ou formação em simulador de voo;

(*iii*) Pessoal competente para os casos de formação de emergência e de equipamento de segurança e supervisão; ou

(*iv*) Pessoal competente para os casos de formação de gestão de recursos da tripulação;

(*d*) Supervisão periódica é realizada por:

(*i*) Um Inspector de Segurança de Aviação ou examinador designado no caso de supervisão da proficiência do piloto; e

(*ii*) Por um comandante-piloto designado pelo operador no caso de supervisão operacional; e

(*e*) Quando são finalizadas operações multi-tripulação, cada membro da tripulação de cabine é alvo de supervisão da proficiência do operador a cada seis meses do calendário como parte do complemento normal da tripulação de voo.

(2) O operador deve assegurar que em caso de supervisão da proficiência referida no sub- regulamento (1)(e):

(*a*) Cada membro da tripulação de voo se submete a essa verificação para demonstrar a sua competência na realização de procedimentos normais, anormais e de emergência; e

(*b*) Essa supervisão é realizada sem referência visual externa quando os membros da tripulação de cabine serão solicitados a operar sob IFR.

(3) Após o término com sucesso da supervisão da proeficiência do operador referida no sub regulamento (1)(e), o operador deve emitir um certificado de competência ao membro da tripulação de voo em alusão, o qual deve ser válido por um período de seis meses do calendário calculados a partir do último dia do calendário em que tal certificado foi emitido.

(4) O operador deve garantir que, cada membro da tripulação de cabine se submete a uma supervisão operacional sobre a aeronave para demonstrar a sua competência na realização de operações normais especificadas no manual de operações.

(5) Após o término com sucesso da supervisão operacional referida no sub- regulamento (4), o operador deve emitir um certificado de competência ao membro da tripulação de voo em alusão, cujo certificado deverá ser válido por um período de 12 meses do ano civil a partir do último dia do mês do calendário no qual tal certificado é emitido.

(6) O Operador deve assegurar que cada membro da tripulação de cabine se submete a formação de emergência e de equipamento de segurança e supervisão na localização e uso de todos equipamentos de emergência e de segurança transportados.

(7) Após o término com sucesso do equipamento de emergência e de segurança referido no sub- regulamento (6), o operador deve emitir um certificado de competência ao membro da tripulação de voo em alusão, cujo certificado deverá ser válido por um período de 12 meses de calendário a partir do ultimo dia do mês do calendário no qual tal certificado é emitido.

(8) O operador de assegurar que cada membro da tripulação de voo se submete a formação de gestão de recursos da tripulação como parte da formação periódica tal como prescrito no Documento MOZ-CATS-OPS 135.

(9) O operador deve garantir que cada membro da tripulação de cabine se submete a formações em terra e de reciclagem a cada 12 meses do ano civil.

**135.03.8. Qualificação do piloto para operar mesmo no assento do piloto**

(1) O operador de uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial deve assegurar que:

(*a*) O piloto a ser nomeado para operar no assento de qualquer piloto, completa a formação e supervisão adequada; e

(*b*) O programa de formção e de supervisão é:

(*i*) Especificado no manual de operações; e

(*ii*) É levado à cabo de acordo com o programa adequado tal como prescrito no Documento MOZ-CATS-OPS 135.

**135.03.9. Programa de qualificação avançada**

(1) O período de validade para a formação referida no regulamento 135.03.7 pode ser estendido-se o Director-Geral tiver aprovado um programa de qualificação avançado estabelecido pelo operador.

(2) O programa de qualificação avançado deverá conter formação e supervisão que estabelecem e mantém a proficiência que não é nada menos do que a proficiência referida nos regulamentos 135.03.3 (4), 135.03.4, 135.03.5 e 135.03.7.

**DIVISÃO TRÊS – FORMAÇÃO DOS OUTROS MEMBROS DA TRIPULAÇÃO DE VOO**

**135.03.10. Formação**

(1) O operador de uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial deve providenciar, onde aplicável, um curso de formação inicial, período ou de reciclagem para:

(*a*) Chefe de carga;
(*b*) Despachante de páraquedistas; ou
(*c*) Qualquer outro membro da tripulação essencial para operações seguras.

(2) O curso de formação referido no sub-regulamento (1) deverá ser especificado no manual de operações.

**135.03.11. Agente de Operações de Voo/ Despachante de Voo**

(1) O agente de operações de voo/despachante de voo, quando empregados em conjunto com um método aprovado de supervisão de voo necessitando dos serviços de agentes licenciados de operações de voo/despachantes de voo deverão ser licenciados com as disposições da Parte 65.

(2) O agente de operações de voo/despachante de voo não deverá ser indicado para tarefas ao menos que esse agente tenha:

(*a*) Demonstrado ao operador um conhecimento de:

(*i*) O conteúdo do manual de operações;
(*ii*) O equipamento de rádio Naeronave usada; e
(*iii*) O equipamento de navegação na aeronave usada.

*b*) Conhecimento demonstrado ao operador dos detalhes que se seguem relacionados com operações para as quais o agente é responsável e áreas nas quais sse indivíduo é autorizado para exercer a supervisão do voo:

*(i)* As condições meteorológicas sazonais e fontes de informação meteorológica;
*(ii)* Os efeitos das condições meteorológicas sobre a recepção do rádio na aeronave usada;
*(iii)* As peculiaridades e limitações de cada sistema de navegação usado pela operação; e
*(iv)* As instruções para descarga da aeronave.

(3) O agente de operações de voo/despachante de voo indicado para exercer tarefas deve manter-se completamente familiarizado com todas as características das operações pertinentes à essas tarefas.

(4) O agente de operações de voo/despachante de voo não poderá ser indicado para exercer tarefas depois de 12 meses consecutivos de ausência dessas tarefas, ao menos que as disposições do sub- regulamento (2) sejam alcançadas.

**SUBPARTE 4 – DOCUMENTAÇÃO E REGISTOS**

**135.04.1. Documentos a serem retidos em terra**

(1) O operador de uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial deve assegurar que:

(*a*) Uma cópia do plano operacional do voo;
(*b*) Cópias das partes relevantes do fólio de voo;
(*c*) A folha de carga e de «trim sheet»;
(*d*) Cálculo do peso e do equilíbrio;
(*e*) A lista de passageiro ou manifesto de carga;
(*f*) A notificação especial da carga, se aplicável; e
(g) Uma declaração geral no caso de uma aeronave envolvida no voo internacional, são mantidos em local seguro no primeiro ponto de partida respeitante a cada voo realizado pela aeronave.

(2) Os documentos referidos no sub- regulamento (1) deverão ser mantidos por um período de pelo menos 90 dias.

**135.04.2. Manual de operações**

(1) O operador de uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial deve preparar um manual de operações contendo toda a informação requerida por esta Parte e define a maneira como o operador fará as operações de serviço aéreo para o qual tal operador está licenciado nos termos das disposições do MOZ-CAR.

(2) O operador deverá submeter o manual de operações em duplicado para o Director-Geral para aprovação.

(3) Se o Director-Geral confirma que o operador:

(*a*) Estará em conformidade com as provisões do regulamento 135.06.7; e
(*b*) Não operará os serviços aéreos em alusão contrariamente a nenhuma disposição do MOZ-CAR, o Director-Geral deverá certificar por escrito em ambas as cópias do manual de operações que esse manual já foi aprovado, e deve devolver uma cópia do manual de operações aprovado ao operador aéreo.

(4) O operador submeterá uma emenda do manual de operações aprovado em duplicado ao Director-Geral para aprovação.

(5) Se o Director-Geral tiver confirmado que o operador estará em conformidade com as provisões do sub- regulamento (3)*(a)* e *(b)*, o Director-Geral deve certificar por escrito em ambas as cópias das emendas ao manual de operações aprovado de que tais emendas foram aprovadas, e deve remeter uma cópia das emendas aprovadas ao operador.

(6) O operador deve operar sempre a aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial de acordo com o manual de operações aprovado ou das emendas aprovadas.

(7) O operador deve:

(*a*) Assegurar que todo o pessoal das operações é capaz de compreender a língua usada naquelas secções do manual de operações que fazem parte das suas tarefas;
(*b*) Garantir que todos os voos são conduzidos de acordo com o manual de operações e que essas partes do manual de operações são necessárias para a condução do voo, são facilmente acessíveis aos membros da tripulação à bordo;
(*c*) Tornar o manual de operações disponível para uso e instrução do pessoal de operações;
(*d*) Disponibilizar aos membros da tripulação de voo das suas próprias cópias das sessões do manual de operações relevantes para as tarefas à eles indicadas;
(*e*) Manter o manual de operações actualizado; e
(*f*) Manter o manual de operações em local seguro.

(8) Os conteúdos do manual de operações não infringirão as condições contidas no Certificado de Operador Aéreo emitido ao operador nos termos da Subparte 6 deste regulamento.

(9) A estrutura e conteúdos do manual de operações referidos no sub-regulamento (1) serão como prescritos no Documento MOZ-CATS-OPS 135.

**135.04.3. Manual operativo da aeronave**

(1) O operador da aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial deverá compilar e disponibilizar um manual operativo da aeronave para uso dos membros da tripulação.

(2) O manual de operações da aeronave deverá conter:

(*a*) Os procedimentos normais, anormais e de emergência referentes a aeronave;
(*b*) Detalhes do sistema da aeronave; e
(*c*) As listas de verificação a serem usadas pelos membros da tripulação.

(3) O operador deve pôr ao dispor de cada membro da tripulação uma cópia daquelas partes do manual operativo da aeronave, que sejam relevantes para as tarefas operacionais indicadas para cada membro da tripulação.

(4) O operador deve assegurar que o manual operativo da aeronave é disponibilizado em "hard copy" ou em formato electrónico aprovado.

(5) O manual operativo da aeronave deve ser incluso no manual de operações.

**135.04.4. Manual de voo da aeronave**

O manual de voo da aeronave referido no regulamento 91.03.2 pode ser incluído no manual operacional da aeronave referido no regulamento 135.04.3.

**135.04.5. Plano operacional de voo**

(1) O operador de um aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial deve assegurar que, onde se mostrar prático, seja feito um plano operacional de voo para cada vôo empreendido pela aeronave.

(2) O plano operacional de voo assim como o seu uso deverão ser contidos no regulamento 135.04.2.

(3) Todas as entradas no plano operacional de voo deverão ser de natureza actual e permanente.

(4) Os items a ser contidos no plano operacional de voo deverão ser tal como prescrito no Documento MOZ-CATS-OPS 135.

(5) O plano operacional de voo everá ser retido pelo operador por um período de pelo menos 90 dias.

**135.04.6. Registos do tempo de voo e períodos de actividades**

(1) O operador de uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial de pequeno-porte deve:

*(a)* Manter um registo de tempo de voo actual e período de actividades de todos os membros da tripulação do operador; e

*(b)* Reter os registos do tempo de voo e período de actividades por um período de 15 meses do calendário civil calculado apartir da data do último voo de cada membro da tripulação.

(2) O membro da tripulação de voo empregado em tempo parcial de um operador deverá manter o seu próprio registo de tempo de voo e período de actividades e proverá cópias disso ao operador por forma a permitir a tal operador, garantir que determinado membro da tripulação de voo não excede os limites prescritos no esquema de voo e esquema de exercício de actividades do operador referidos no regulamento 135.02.5.

**135.04.7. Registos de equipamentos de emergência e de salvamento**

(1) O operador de um aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial deverá compilar uma lista de todo equipamento de sobrevivência e de emergência transportado na aeronave e deverá ter esta lista disponível a todo momento para efeitos de comunicação imediata para os centros de coordenação de salvamentos.

(2) As listas de equipamento de emergência e de sobrevivência deverão estar inclusas no manual de operações.

(3) O formato e informação mínima a incluir na lista de equipamento de emergência e de sobrevivência deverá ser tal como descrito no Documento.

**135.04.8. Registos de formação dos membros da tripulação**

(1) O operador de uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial deverá manter os registos de todas as formações e supervisões da proficiência empreendidos pelos membros da tripulação no operador e tais registros incorporarão certificados que indicam a conclusão com sucesso de tal formação e supervisão de proficiência.

(2) O operador deverá manter o registro de cada membro da tripulação de voo por um período de pelo menos três anos e o registro de todos os outros membros da tripulação por um período de pelo menos 12 meses apartir da data na qual o membro da tripulação em alusão tenha deixado o emprego desse mesmo operador.

(3) O operador deverá por os certificados referidos no sub-regulamento (1) a disposição dos membros da tripulação quando por estes solicitados.

**135.04.9. Folha de carga e de acondicionamento**

(1) O operador de uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial:

(*a*) Registrada em Moçambique com um máximo de massa certificada excedendo 600 quilogramas, e que seja operada em, dentro ou para Moçambique sob um Certificado de Operador Aéreo emitida nos termos da Sub-parte 6; ou

(*b*) Registada num Estado estrangeiro e operado em, dentro ou para Moçambique sob um Certificado de Operador Aéreo emitido nos termos da Subparte 6, deverá garantir que nenhum voo é empreendido pela aeronave ao menos que a pessoa que faz a supervisão da descarga dessa aeronave tenha preenchido e certificado a folha de carga e de acondicionamento.

(2) A folha de carga e de trim deve ser preenchida em duplicado e uma cópia sera mantida na aeronave e uma cópia dverá ser retida de acordo com as provisos do regulamento 135.04.1.

(3) A folha de carga e de trim deverá ser retida pelo operador por um período de pelo menos 90 dias calculados aprtir da data em que o voo é efectuado.

(4) O conteúdo mínimo da folha de carga e de trim deverá ser tal como prescrito no Documento MOZ-CATS-OPS 135.

**135.04.10. Lista de verificação da segurança da aeronave**

O operador de um aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial deve, além da lista de conferência da aeronave referida no regulamento 91.03.3, compiler e tornar disponível à tripulação e aos outros membros do pessoal desse operador, uma lista de conferência dos procedimentos a seguir por tal tripulação e membros do pessoal ao procurar armas escondidas, explosivos ou outros dispositivos perigosos.

**135.04.11. Gravadores de dados de Voo**

Os operadores deverão assegurar, caso a a aeronave se envolva num acidente ou incidente, a preservação de todos os gravadores de dados do voo e, se necessário, os registradores associados de voo e a retenção deles/delas em custódia segura pendente a sua disposição tal como determinado de acordo com a Parte 12. 35.04.11

**135.04.12. Diário de Bordo**

(1) O diário de bordo da aeronave deverá conter os seguintes items:

*a*) Nacionalidade e registo da aeronave;
*b*) Data;
*c*) Nomes dos membros da tripulação;
*d*) Tarefas indicadas aos membros da tripulação;
*e*) Local de partida;
*f*) Local de chegada;
*g*) Horário de partida;
*h*) Horário de chegada;
*i*) Horas de voo;
*j*) Natureza do voo (privado, trabalho aéreo, sem-rendimentos, programado ou não-programado);
k) Incidentes, observações, ou defeitos, se existir algum; e
*i*) Assinatura da pessoa que regista a entrada.

(2) As entradas no diário de bordo deverão ser feitas o mais rápido quanto prático possível seguindo o preenchimento do voo ou séries de voo e deverão ser feitas em tinta permanente.

(3) Os diários preenchidos de bordo deverão ser retidos para providenciar um registo continuo dos registos dos últimos seis meses de operações.

(4) A informação inserida no diário de bordo deve ser tomada como factos reais desse voo.

(5) Nenhuma pessoa alterará, remova, deformará ou tornará ilegível, qualquer entrada feita num diário de bordo de uma aeronave e onde forem necessárias correções, essas correcções serão feitas para não obscurecer a entrada que é corrigida.

**135.04.13. Programa de Manutenção**

(1) Precisa-se de um programa de manutenção para cada aeronave certificada na Categoria de Comutador ou Transporte, ou qualquer equivalente, e deverá conter a seguinte informação:

(*a*) Tarefas de manutenção e intervalos em que as mesmas serão desenvolvidas, tendo em conta a utilização antecipada da aeronave;
(*b*) Quando aplicável,um programa de integridade estrutural contínuo;
(*c*) Procedimentos para mudanças ou desvios de *a)* e *b)* acima; e
(*d*) Quando aplicável, condições de monitoramento e descrição do programa de reabilitação de aeronaves para sistemas de aeronaves, componentes de fontes de energia.

(2) Tarefas e intervalos de manutenção que tenham sido especificados como obrigatórios na aprovação de tipos de concepção poderão ser identificados como tais.

(3) Um operador Moçambicano que pretenda operar um novo modelo de aeronave deverá submeter o calendário de manutenção referido no subregulamento (1) para aprovação pelo menos 30 dias antes do início das operações pretendidas.

**SUBPARTE 5 – INSTRUMENTOS E EQUIPAMENTOS DA AERONAVE**

**135.05.1. Aprovação dos instrumentos e equipamentos**

(1) Uma aeronave deverá ser preparada com equipamento de comunicação de rádio capaz de:

(*a*) Conduzir comunicações em duas vias para efeitos de controlo do aeródromo;
(*b*) Receber informação meteorólogica a qualquer altura durante o voo;
(*c*) Conduzir comunicações em duas vias a qualquer altura durante o voo com pelo menos uma estação aeronáutica e essas outras estações aronáuticas e nessas frequencias tal como poderá estar prescrito por autoridade competente; e
(*d*) Disponibilizar comunicações na frequência aeronáutica 121.5 MHz.

(2) O operador de uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial deverá assegurar o início do voo a menos que os instrumentos e equipamento requeridos sob esta Subparte, ou no caso de outro modo intalados na aeronave, sejam:

(*a*) Objecto das disposições do sub- regulamento (2), aprovado e instalado de acordo com os requisitos, incluindo requisitos operacionais e de navegação aérea aplicáveis a esses instrumentos e equipamento; e
(*b*) Em condição para operação segura do tipo a ser conduzido, excepto tal como disponibilizado na LEM.

(3) O operador não reunirá requisitos para obter aprovação para:

(*a*) Fusíveis referidos no regulamento 91.04.2;
(*b*) Tochas eléctricas intrinsicamente seguras referidas no regulamento 91.04.3(1)*(d)*;
(*c*) Pedaço de tempo preciso referido no regulamentos 91.04.4 e 91.04.5;
(*d*) Equipamento de primeiros socorros referido no regulamento 91.04.16;
(*e*) Equipamento de sobrevivência referido no regulamento 91.04.29; e
(*f*) Âncora do mar e equipamento para a ancoragem, ancoramento e manobras de hidro-aviões e aeronaves anfíbias em água, referidos no regulamento 91.04.30.

**135.05.2. Voo, navegação e equipamento associado para aeronaves operadas em VFR**

(1) O operador de uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial não deverá operar uma aeronave sob VFR, a menos que tal aeronave seja equipado com:

(*a*) Uma bússola magnética;
(*b*) Um relógio certo mostrando o tempo em horas, minutos, e segundos;
(*c*) Um altímetro de pressão sensível com uma sub-escala fixa, calibrada em hectopascal, ajustável para qualquer pressão barométrica passível de encontrar durante o voo;
(*d*) Um indicador de velocidade aerodinâmica;
(*e*) Um indicador de velocidade- vertical;
(*f*) Um indicador de volta-e-deslize ou um coordenador de volta, incorporando um indicador de deslize;
(*g*) Um indicador de altitude;
(*h*) Um indicador de direcção estabilizada; e
(*i*) Um meio de indicar no convés de voo a temperature exterior em graus *Celsius*.

(2) Caso se exija que dois pilotos operem uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial, a estação do segundo piloto deverá estar equipada com:

(*a*) Um altímetro de pressão sensível com uma sub-escala fixa, calibrada em hectopascal, ajustável para qualquer pressão barométrica passível de encontrar durante o voo;

(*b*) Um indicador de velocidade aerodinâmica;
(*c*) Um indicador de velocidade- vertical;
(*f*) Um indicador de volta-e-deslize ou um coordenador de volta, incorporando um indicador de deslize;
(*g*) Um indicador de altitude;
(*h*) Um indicador de direcção estabilizada.

(3) Para voos, cuja duração não exceda os 60 minutos, que descolam e aterram no mesmo aeroporto, e que permanecem dentro de 25 milhas náuticas de tal aeroporto, os instrumentos especificados no sub-regulamento (*1*) (*f*), (*g*) e (*h*), e sub-regulamento (2) (*d*), (*e*) e (*f*), pode ser substituído por um indicador de volta-e-deslize ou coordenador de volta, incorporando um indicador de deslize, ou um indicador de atitude e um indicador de deslize.

(4) Uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial pequeno que é operado durante a noite deverá ser equipado de acordo com os instrumentos de voo e de navegação referidos no regulamento 135.05.3.

**135.05.3. Voo, navegação e equipamento associado para aeronave operadas em IFR**

(1) O operador de uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial não deverá operar uma aeronave sob IFR, a menos que tal aeronave seja equipada com:

(*a*) Uma bússola magnética;
(*b*) Um relógio correctamente acertado mostrando o tempo em horas, minutos e segundos;
(*c*) Dois altímetros de pressão sensíveis com sub-escala, calibrada em hectopascais, ajustável para qualquer pressão barométrica possível de se encontrar durante o voo;
(*d*) Um sistema de indicador de velocidade aerodinâmica com pitoto tubo aquecido ou meios equivalentes para prevenir o mau funcionamento devido a condensação ou crosta de gelo, inclusive um indicador de advertência de falha de aquecimento pitoto;
(*e*) *(e)* um indicador de velocidade-vertical;
(*f*) Um indicador de volta-e-deslize ou um coordenador de volta, incorporando um indicador de deslize;
(*g*) Um indicador de atitude;
(*h*) Um indicador de direção estabilizado;
(*i*) Um meio para indicar no convés de voo a temperatura de ar exterior em graus Centígrados; e
(j) Uma fonte alternada de pressão estática para o altímetro assim como a velocidade aerodinâmica e indicadores de velocidade-vertical.

(2) Caso sejam necessários dois pilotos para operar uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial, a segunda estação piloto deverá estar equipada com:

(*a*) Um altímetro de pressão sensível com um sub-escale fixa, calibrada em hectopascal, ajustável para qualquer pressão barométrica possível de se encontrar durante o voo, que pode ser um dos dois altímetros exigidos pelo sub-regulamento (1) (*c*);
(*b*) Um sistema de indicador de velocidade aerodinâmica com tubo pitoto aquecido ou meios equivalentes para prevenir o mau funcionamento devido a condensação ou crosta de gelo inclusive um indicador de advertência de falha de aquecedor pitoto;
(*c*) Um indicador de velocidade vertical;
(*d*) Um indicador de volta-e-deslize ou um coordenador de volta, incorporando um indicador de deslize;
(*e*) Um indicador de atitude; e
(*f*) Um indicador de direção estabilizado.

**135.05.4 Sistema de alerta de altitude**

(1) O operador de uma aeronave turbo-motor de pequeno-porte para transporte aéreo comercial não deverá a aeronave a menos que tal aeronave seja equipada com um sistema de alerta de altitude capaz de:

(*a*) Alertando os membros da tripulação de voo ao se aproximar da altitude pre-seleccionada quer seja em ascensão ou descida em tempo suficiente para estabelecer o nível de voo para tal altitude pré-selecionada; e
(*b*) Alertando os membros da tripulação de voo quando desviando acima ou abaixo de uma altitude pré-selecionada por pelo menos um sinal auricular.

**135.05.5. Equipamento de radar de tempo no ar**

(1) O operador de uma aeronave pressurizada de pequeno-porte para transporte aéreo comercial não deverá operará a aeronave a menos que a mesma seja equipada com equipamento radar de condições climatéricas no ar sempre que tal aeronave é operada durante a noite ou em IMC em áreas onde temporais ou outras condições atmosféricas potencialmente perigosas, consideradas detectáveis por radares de condições climatéricas no ar, podem ser esperadas ao longo da rota.

(2) O Director-Geral pode, no caso de uma aeronave de hélice pressurizada de pequeno-porte para transporte aéreo comercial aprovar a substituição do equipamento radar de condições climatéricas no ar referido no sub-regulamento (1) com outro equipamento capaz de detectar temporais e outras condições climatéricas potencialmente perigosas, consideradas como detectáveis com equipamento radar de condições climatéricas aéreas.

**135.05.6. Sistema inter-comunicador da tripulação da cabine de voo**

O operador de uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial onde se requeira mais do que um membro da tripulação de voo, não deverá operar a aeronave a menos que a mesma seja equipado com um sistema inter-comunicador de cabine de voo, incluíndo auscultadores e microfones, não do tipo portátil, para uso por todos os membros da tripulação de voo.

**135.05.7. Meios para evacuação de emergência**

(1) O operador de uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial com soleiras para saídas de emergência de passageiros com mais de 1,83 metros acima do solo com a aeronave no chão e a engrenagem de aterrisagem estendida não deverá operar a aeronave a menos que a mesma tenha equipamento ou dispositivos disponíveis em cada saída para permitir aos passageiros e membros da tripulação atingir, em caso de emergência, o solo com segurança.

(2) O equipamento ou dispositivos referidos no sub-regulamento (1) não precisam se encontrar disponíveis nas saídas sobre as asas se o lugar designado na estrutura da aeronave na qual a rota de fuga termina, é inferior a 1,83 metros do chão com a aeronave na superfície, a engrenagem de aterrissagem estendida e as abas na posição de aterragem ou de descolagem, qualquer posição das abas é superior a superfície.

(3) Em uma aeronave a qual se exige que tenha uma saída de emergência separada para a tripulação da cabine de voo e:

(*a*) Para o qual o mais baixo ponto da saída de emergência é superior a 1,83 metros sobre a superfície com a engrenagem de aterrissagem estendida; ou

(*b*) Para a aplicação para o tipo de certificado foi aplicado ou depois de 1 de Março de 1998, sera superior a 1,83 metros acima da superfície depois do colapso, o falha para extender uma ou mais pernas do travão de aterragem, deverá haver um dispositivo para ajudar os membros da tripulação de voo a chegar, em caso de emergência, a superfície.

**135.05.8. Aeronaves com assentos para assistentes de cabine**

(1) Todas as aeronaves para os quais o certificado individual de navegação aérea é primeiramente emitido em ou depois de 1 de Janeiro de 1981 deverá ser equipada com um assento dianteiro ou traseiro (dentro de, 15 graus do eixo longitudinal da aeronave), provido de uma armadura de segurança para o uso de cada assistente de bordo.

(2) Todas as aeronaves para as quais o certificado individual de navegação aérea foi primeiro emitido antes de 1 de Janeiro de 1981 deverão ser equipadas com uma armadura de segurança que inclui correias de ombro e um cinto de segurança que podem ser usados independentemente.

(3) Assentos para assistentes de cabine, quando disponibilizados, deverão estar localizados próximo do nível da superfície e das saídas de emergência para evacuação de emergência.

**135.05.9. Transmissor locator de emergência (ELT)**

(1) Todas as aeronaves de pequeno-porte para transporte aéreo comercial operada em larga escala sobre voos marítimos devem ser equipadas com pelo menos dois ELT(S).

(2) Aeronaves em voos sobre áreas de terra designadas ou areas escassamente definida e designada deverão ser equipadas com pelo menos um ELT.

(3) Todas as aeronaves de pequeno-porte para transporte aéreo comercial deve levar um ELT automaticamente activado.

(4) O equipamento ELT transportado para satisfazer os requisitos do (1) (2) deve operar de acordo com as diposições relevantes do Anexo 10 da ICAO, Volume III.

**135.05.10. Uso de ELT (excepções)**

(1) Onde uma aeronave deve estar equipada com um ELT de acordo com 135.05.9, a aeronave poderá ser operada sem um ELT funcional se:

(*a*) Onde a lista de equipamento mínimo tenha sido aprovada pelo Director-Geral em respeito ao operador, a aeronve é operada de acordo com a lista de equipamento mínimo; ou

(*b*) Onde a lista de equipamento mínimo não tenha sido aprovada pelo Director -Geral em respeito ao operador da aeronave, o operador:

(*i*) Repara ou remove o ELT no primeiro aeródromo no qual a reparação ou remoção pode ser consumada;

(*ii*) Na remoção de ELT da aeronave, enviar o ELT para os services de manutenção;

(*iii*) Exibir em placa visível para leitura dentro do «cockpit» da aeronave, para o período de remoção do ELT da aeronave, um aviso informando que o ELT foi removido e informar sobre a data da remoção; e

(*iv*) Re-equipar a aeronave com um ELT funcional dentro de 30 dias depois da data de remoção.

(2) Onde uma aeronave de 5700 kg (12,500 pounds) máximo de massa de descolagem ou menos é para transportar passageiros à bordo de um voo para o qual se requeira um ELT, um placard visível ou meio equivalente deverá ser instalado em cada cabine de passageiros para informá-los sobre a localização e operação do ELT.

(3) Excepto onde de outro modo definido, os requisitos que se seguem aplicam-se para as instalações de ELT do tipo F, AF, AP em aeronaves:

(*a*) Quando instaladas em uma aeronave o ELT deverá ser incrementado com o seu ponto de alinhamento sensitive na direcção do voo;

(*b*) O ELT deverá ser instalado para resistir as últimas forças de inércia de 10g acima, 22.5g abaixo, 45g na dianteira e 7.5g ao lado;

(*c*) A localização escolhida para o ELT deve ser suficientemente livre de vibrações para prevenir activação involuntária do transmissor;

(*d*) O ELT deve estar localizado e montada de forma a minimizar a probabilidade de danificar o transmissor e a antena por fogo ou desvastação como resultado de um impacto; e

(*e*) O ELT deverá ser acessível para activação e desactivação manual.

(4) caso seja equipado com uma antena para operação portátil, o ELT deverá ser facilmente destacável do interior da aertonave e:

(*a*) A superfície externa da aeronave será marcada para indicar o local do ELT;

(*b*) O ELT não usará a antena de outro sistema de «avionics».

(*c*) A localização da antena externa deverá ser escolhida tendo em conta os seguintes factores:

*i*) A antena do ELT deverá ser instalada o mais distante possível das outras antenas «Very High Frequency» (VHF);

*ii*) A distância entre o tranmissor e a antena deverá estar em concordância com as instruções para instalação do fabricante ou de outros dados aprovados;

*iii*) A posição da antena deve ser tal que garanta características essenciais de radiação omni-direcional quando a aeronave está na sua superfície normal ou aproximação a água;

*iv*) A antena deve ser instalada o mais distante possível; e

*v*) A antena ELT não deverá obstruir as outras antenas em voo.

(5) O ELT deverá ser submetido a um teste operacional conforme os padrões técnicos prescritos no MOZ-CATS-OPS 135.

(6) Nenhum ELT com bateria de lítio ou de magnésio será empacotada dentro de uma balsa de vida.

(7) Em uma aeronave onde o sistema de ELT inclui um sistema de controlo remoto para activar e desactivar o transmissor, deverão ser feitas provisões para prevenir a operação inadvertida

do controlo remoto e uma placa anunciando a seguinte advertência deverá ser colocada próximo de cada remoto controlo:

**APENAS PARA USO DE EMERGÊNCIA DA AVIAÇÃO PROIBIÇÃO DE OPERAÇÕES NÃO AUTORIZADAS**

(8) Serão feitas provisões onde poderão ser carregadas baterias ELT durante o voo:

(*a*) Indique à tripulação de voo que está sendo feito o carregamento; e

(*b*) Previna descarga de bateria resultante de circuitos curtos de sistemas eléctricos que acontecem durante o serviço normal ou de destruições.

**135.05.11. Gravadores de voo (FDR/CVR)**

Nota 1: Os gravadores de voo compreendem dois sistemas, um gravador dos dados do voo e o gravador de vozes do «cockpit».

Nota 2: Os gravadores combinados (FDR/CVR) apenas poderão ser usados para prossecução dos requisitos de equipamentos de registo de voo tal como especificado nesta Parte.

(1) Todos os registros dos dados do voo e registros de vozes do «cockpit» deverão reunir os requisitos estipulados no Documento MOZ-CATS-OPS 135:

*a*) Um registrador de dados de voo de Tipo I registrará os parâmetros exigidos para determinar com precisão o trajecto de voo da aeronave, velocidade, altitude, capacidade do motor, configuração e operação.

*b*) Um gravador de dados do voo dos Tipos II e IIA deverá fazer o registo dos parâmetros necessários para determinar com precisão o trajecto de voo da aeronave, velocidade, altitude, capacidade do motor e configuração do elevador e dos dispositivos de reboque.

(2) O uso de registradores de dados de voo em chapas de metal não é permitido.

(3) O uso de registradores de dados de filmes fotográficos e registradores de dados análogos que usam modulação de frequência (FM) não é permitido.

(4) Todas as aeronaves equipadas para utilizar comunicações digitais e necessárias para transportar gravadores de voze do «cockpit» devem registar no gravador de vozes do «cockpit» ou gravador dos dados do voo as comunicações digitais com ATS.

(5) Se registadas no gravador de dados do voo, as comunicações digitais devem ser prontamente correlacionadas com o registo de gravações de vozes do «cockpit».

(6) Todas as aeronaves multi-motores turbinados com um máximo de massa certificada de 5 700 kg ou menos, devendo ser equipadas com um gravador de registro de dados do vôo/ou um gravador de vozes do «cockpit», poderão alternadamente ser equipadas com um registrador combinado (FDR/CVR).

(7) Todos os registradores de dados de voo deverão ser capazes de reter a informação registrada durante pelo menos as últimas 25 horas das suas operações, o registrador de dados do voo com excepção do Tipo IIA deverá ser capaz de reter a informação registrada durante pelo menos os últimos 30 minutos da sua operação.

(8) Serão instalados registradores de voz de cabina do piloto em aeronaves para os quais o certificado individual de aeronavegação foi primeiramente emitido em ou depois de 1 de Janeiro de 1987.

(9) Todo o multi-máquina aeronaves turbina-motorizados de um máximo certificaram massa de partida de 5 700 kgs ou menos para os quais o certificado individual de aeronavegação é primeiramente emitido em ou depois de 1 de Janeiro de 1990 deverá ser equipado com um registrador de voz de cabina do piloto, com objetivo de gravar o ambiente auricular no convés de voo durante tempo do mesmo.

(10) Um registrador de voz de cabina do piloto será capaz de reter a informação registrada durante pelo menos os últimos 30 minutos de sua operação.

(11) Um registrador de voz de cabina do piloto, instalado em aeronaves com um máximo de massa certificada superior a 5 700 kgs para o qual o certificado individual de aeronavegação é primeiramente emitido em ou depois de 1 de Janeiro de 1990, deverá ser capaz de reter a informação registrada durante pelo menos as últimas duas horas das suas operações.

(12) Registradores de voo não serão desligados durante o tempo de voo.

(13) Para preservar registros do registrador de voo, os registradores de voo serão desactivados após a conclusão de tempo de voo aseguir a um acidente ou incidente. Os registradores de voo não serão activados antes da sua disposição tal como determinado à luz da Parte 12.

(14) Serão construídos registradores de voo, localizados e instalados de forma a disponibilizar o máximo de protecção prática para as gravações por forma a que a informação registrada possa ser preservada, recuperada e transcrita. Os registradores de voo deverão estar em conformidade com as especificações para colisões na navegação aérea e para protecção contra incêndios.

(15) Serão administradas supervisões operacionais e avaliações das gravações dos dados de voo e dos sistemas de registros de vozes da cabine com vista a assegurar a durabilidade continuada dos registradores.

**135.05.12. Extintores portáteis de incêndio**

(1) Todas as aeronaves com um máximo de massa certificada de 5 700 kgs ou menos deverá ser equipada com extintores portáteis para incêndio de um tipo que, quando descarregado, não cause contaminação perigosa do ar na aeronave.

(2) Pelo menos um extintor portátil deverá estar localizado no:

(*a*) Compartimento dos pilotos; e

(*b*) Cada compartimento de passageiro que esteja separado do compartimento dos pilotos e que seja prontamente acessível à tripulação de voo.

**135.05.13. Armadura de Segurança**

(1) Todas as aeronaves deverão estar equipadas com:

(*a*) Um assento ou berço para cada pessoa que completado o segundo aniversário;

(*b*) Um cinto de segurança para cada assento e restrições para cada berço; e

(*c*) Uma armadura de segurança para cada assento dos membros da tripulação. A rmadura de segurança para cada assento do piloto deverá incorporar um dispositivo que automaticamente restringe o dorso do ocupante em caso de rápida desaceleração.

Nota: A armadura de segurança inclui uma correia para os ombros e um cinto de segurança que podem ser usados de forma independente.

**135.05.14. Todas aeronaves em voos sobre água**

(1) Todos os hidroaviões ou aeronaves anfíbias para todos os voos deverão ser equipados com:

(*a*) Um colete salva-vidas ou equivalente dispositivo de flutuação individual, para cada pessoa a bordo, alojado em posição facilmente acessível do assento ou cabine da pessoa para quem o uso é disponibilizado;

(*b*) Equipamento para marcação dos sinais sonoros prescritos no Regulamento International para Prevenção de Colisões no Mar, onde aplicável; e

(*c*) Uma âncora de mar (draga).

(2) As aeronaves terrestres deverão levar um colete salva-vidas ou dispositivo equivalente de flutuação individual para cada pessoa a bordo, alojado em posição facilmente acessível do assento ou cabine da pessoa para quem o uso é disponibilizado:

(*a*) Ao voar sobre água e a uma distância de mais de 93 kms (50 NM) longe da costa;

(*b*) Quando a voar em rota sobre água para além da distância planada da costa, no caso de todas as outras aeronaves terrestres; e

(*c*) Quando a descolar ou aterrar em um aeródromo onde, na opinião do Estado do Operador, a trajectória de descolagem ou de aproximação está tão disposta sobre água que no caso de um infortúnio haveria uma grande probabilidade de flutuação.

(3) Todas as aeronaves de voos de longo curso sobre água devem:

(*a*) Para além do equipamento prescrito em 135.05.14(1) ou 135.05.14(2) também é aplicável, o seguinte equipamento deve ser instalado em todas as aeronaves quando usadas sobre rotas nas quais as aeronaves poderão estar sobre água e em mais do que a distância correspondente a 120 minutos a velocidade cruzeiro ou 740 km (400 NM), também é the inferior;

(*b*) Transportar balsas salva-vidas em número suficiente para levar todas as pessoas a bordo, alojadas de forma a facilitar o seu pronto uso em caso de emergência, disponibilizado de tal equipamento salva-vida inclusive de meios de sustentação da vida adequados para a realização do voo;

(*c*) Equipamento para fazer sinais pirotécnicos para localização; e

(*d*) O colete salva-vidas e o dispositivo equivalente de flutuação individual, serão equipados com meios de iluminação elétrica com a finalidade de facilitar a localização das pessoas.

**135.05.15. Sistema de Alerta de Proximidade do Solo**

(1) Todas as aeronaves moto-turbinadas com um máximo de massa certificada de 5 700 kgs ou menos e autorizado a transportar mais que cinco mas não mais que dezanove passageiros deverão ser equipadas com um sistema de aproximação ao solo que adverte sobre:

(*a*) Taxa de descida excessiva;

(*b*) Taxa de fechamento de terreno excessiva;

(*c*) Perda de altitude excessiva depois de descolagem ou "ir-ao redor";

(*d*) Liberação de terreno insegura enquanto não em configuração de aterragem;

(*e*) Advertência de liberação de terreno insegura; e

(*f*) Uma função de dificuldade de visualização do terreno.

**135.05.16. Aeronaves que precisam ser equipadas com um transponder de reporte de pressão da altitude**

Todas as aeronaves de pequeno-porte para transporte aéreo comercial deverão ser equipadas com um transformer que informa sobre pressão-altitude que opera conforme as disposições pertinentes do Anexo 10, Volume IV.

**SUBPARTE 6 – CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO**

**135.06.1. Certificado de Operador Aéreo**

(1) O operador de uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial não deverá operar a menos que tal operador seja o proprietário de uma válida:

(*a*) Licença emitida nos termos das Leis Governamentais da Aviação Civil; e

(*b*) Certificado de Operador Aéreo emitido nos termos do regulamento 135.06.3.

**135.06.2. Candidatura para obtenção do Certificado de Operador**

Uma candidatura para obtenção do Certificado de Operador Aéreo deve ser feita ao Director-Geral em modelo/formulário adequado tal como prescrito no Documento MOZ-CATS-OPS 135 e deverá ser acompanhado pelo pagamento respectivo tal como prescrito na Parte 187.

**135.06.3. Adjudicação da candidatura para Certificado de Operador Aéreo:**

(1) Na consideração de uma candidatura referida no regulamento 135.06.2 o Director-Geral pode conduzir as investigações que ele julgar necessárias.

(2) Uma candidatura pode ser aceite e o Certificado de Operador Aéreo emitido caso o Director -Geral esteja convencido de que:

(*a*) O candidato estará em conformidade com as provisos do regulamento 135.06.7; e

(*b*) O candidato não irá o «service» aéreo contrário a qualquer disposição da Legislação e Regulamentos da Aviação Civil de Moçambique.

(3) Se o Director-Geral não está convicto, ele deverá notificar o operador, enumerando as razões na notificação, e concedendo ao operador a oportunidade de rectificar ou corrigir qualquer deficiência dentro do período determinado pelo Director, após o qual o Director-Geral deverá aceitar ou recusar a candidatura em alusão.

(4) Qualquer Certificado de Operador Aéreo deverá ser emitido em modelo/formulário adequado tal como prescrito no Documento MOZ-CATS-OPS 135, sob condições que o Director--Geral possa determinar.

**135.06.4. Período de validade do Certificado de Operador Aéreo**

(1) Um Certificado de Operador Aéreo será válido para até que revogue a menos que:

(*a*) O proprietário abdica voluntariamente do mesmo ao Director;

(*b*) O Director-Geral decide suspender ou revogar o certificado de Operador Aéreo quer seja na totalidade ou em partes de acordo com a Parte 18; ou

(*c*) O operador aéreo viola, conscientemente, uma disposição do seu certificado de Operador Aéreo ou especificações de operações.

(2) Onde um certificado de Operador Aéreo tenha sido suspenso ou revogado, o mesmo deverá ser devolvido ao Director-Geral dentro de sete dias após receber a notificação de suspensão ou revogação.

**135.06.5. Inspecções e auditorias de segurança**

(1) Um candidato para a emissão de um Certificado de Operador Aéreo deverá permitir a um oficial autorizado, inspector ou pessoa autorizada a levar a cabo tais inspeções e auditorias de segurança que podem ser necessárias para verificar a validade de uma candidatura feita nos termos do regulamento 135.06.3.

(2) O proprietário de um Certificado de Operador Aéreo deverá permitir a um oficial autorizado, inspector ou pessoa autorizada a levar a cabo tais inspeções e auditorias de segurança que podem ser necessárias para determinar a complacência com as exigências apropriadas prescritas nesta Parte.

**135.06.6 (Reservado)**

**135.06.7. Deveres do proprietário do Certificado de Operador Aéreo**

(1) O proprietário de um Certificado de Operador Aéreo deve:

(*a*) Notificar ao Director-Geral, recorrendo a maneira prescrita no Documento MOZ-CATS-OPS 135 antes de qualquer mudança resultante aos particulares sobre o Certificado de Operador;

(*b*) Mantenha o Certificado de Operador Aéreo em local seguro e produza esse Certificado de Operador Aéreo para o oficial autorizado, inspector ou pessoa autorizada para inspeção caso seja solicitado por esse oficial, inspector ou pessoa;

(*c*) Não começar ou continuar com serviço aéreo a menos que tal proprietário seja portador de um Certificado de Operador Aéreo válido «concerned» unless such holder is the holder of a valid Air Operador Certificate.

**135.06.8. Conteúdos de um Certificado de Operador Aéreo**

(1) Cada certificado de Operador Aéreo conterá a informação seguinte:

(*a*) O número do certificado de Operador Aéreo;

(*b*) O nome legal do operador aéreo e o endereço profissional;

(*c*) A data e local de emissão do Certificado de Operador Aéreo e uma declaração de período de validade conforme o sub-regulamento 135.06.4 (1);

(*d*) As condições gerais anexas ao Certificado de Operador Aéreo; e

(*e*) As especificações de operações que definem a natureza, condições e limitações da operação de transporte aéreo proposta.

(2) Cada Especificação de Operações é um anexo ao Certificado de Operador Aéreo e incorpora, pelo menos, o seguinte padrão operacional e áreas de manutenção:

(*a*) O endereço profissional e número de telefone do operador aéreo;

(*b*) O local específico da base residencial do operador aéreo;

(*c*) A organização das operações de voo, incluindo os titulares aprovados;

(*d*) A manutenção e organização manufacturadora, incluindo os titulares aprovados;

(*e*) As datas de aprovação das operações e dos manuais técnicos;

(*f*) As categorias de operações de transporte aéreo autorizadas;

(*g*) As regiões de operações de voo;

(*h*) As regras de voo aplicável à operação;

(*i*) As formas de operações de transporte aérea autorizadas;

(*j*) As categorias de aeronave aprovadas;

(*k*) As especificações de manutenção de cada aeronave;

(*l*) A lista de aeronaves; e

(*m*) Qualquer outra autorização, restrição, limitação, divergência ou isenção que o Director-Geral determina é pertinente para a emissão do Certficado de Operador Aéreo.

**SUBPARTE 7 – OPERAÇÕES DE VOO**

**135.07.1. Rotas e áreas de operações**

(1) O operador de uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial deverá assegurar que as operações apenas serão administradas junto ao longo das rotas ou dentro das áreas, para as quais:

(*a*) Instalações e serviços em terra, incluíndo serviços meteorológicos; são disponibilizados os que se mostram adequados para a operação planeada;

(*b*) Os mapas e cartas apropriados são disponíveis;

(*c*) Aprovação ou autorização já tenha sido obtida, onde solicitado, da autoridade competente;

(*d*) Se uma aeronave bi-motor é usada, existem aeródromos disponíveis dentro dos limites em termos de tempo ou distância, tal como prescrito no Documento MOZ--CATS-OPS 135; e

(*e*) Se uma aeronave mono-motor é usada, há disponibilidade de superfícies que permitem executar uma aterragem forçada com segurança.

(2) O operador deverá assegurar que:

(*a*) O desempenho da aeronave a ser usada, é adequada para se conformar com as exigências mínimas de altitude de voo; e

(*b*) O equipamento da aeronave a ser usada, obedece as exigências mínimas para a operação planeiada.

**135.07.2. Estabelecimento de procedimentos**

(1) O operador de uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial deve:

(*a*) Estabelecer regras e procedimentos, para cada tipo de aeronave, contendo tarefas para o pessoal de terra e dos membros da tripulação para todos os tipos de operações de voo em terra;

(*b*) Estabelecer um sistema de lista de conferência a ser usado pelos membros da tripulação para todas as fases de operação sob condições normais, anormais e de emergência, para garantir que os procedimentos operacionais no manual de operações, são seguidos; e

(*c*) Assegurar que os membros da tripulação de voo não executam nenhuma actividade durante as fases críticas do voo para além das necessárias para operação segura da aeronave.

**135.07.3. Controlo operacional e supervisão**

O operador de uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial deverá exercer um controlo operacional e estabelecer e manter um método aprovado de supervisão de operações de voo.

**135.07.4. Competência de pessoal de operações**

O operador de uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial deverá assegurar que todo o pessoal indicado, ou directamente envolvido em operações quer em terra como de voo, é correctamente instruído, tenha demonstrado as suas habilidades nos deveres particulares e que tem consciência das suas responsabilidades e do relacionamento dessas tarefas para com a operação como um todo.

**135.07.5. Uso de serviços de tráfego aéreo**

O operador de uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial deverá assegurar que os serviços de tráfego aéreo são usados para todos os voos onde forem disponíveis.

**135.07.6. Altitudes de voo mínimas**

O operador de uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial deverá estabelecer as altitudes de voo mínimas e os métodos para determinar tais altitudes de voo mínimas para todos os segmentos de rota a sobrevoar que disponibiliza a liberação de terreno exigida tendo em conta as limitações operacionais referidas na Subparte 8 e as altitudes mínimas prescritas na Subparte 6 da Parte 91.

(2) Ao estabelecer as altitudes de voo mínimas, o operador levará em conta os seguintes factores:

(*a*) A precisão com que a posição da aeronave pode ser determinada;

(*b*) As prováveis inexactidões nas indicações dos altímetros usados;

(*c*) As características do terreno ao longo das rotas ou nas áreas onde as operações serão administradas;

(*d*) A probabilidade de encontrar condições meteorológicas desfavoráveis; e

(*e*) Possíveis inexatidões em quadros aeronáuticos.

(3) Obedecendo as disposições do sub-regulamento (2), o operador deverá dar a devida consideração para:

(*a*) Correções para temperatura e variações de pressão de valores padrão;

(*b*) As exigências de controlo de tráfego aéreo; e

(*c*) Qualquer contingência passível de acontecer ao longo da rota planeiada.

**135.07.7. Operações mínimas do aeródromo**

(1) O operador de uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial deverá estabelecer as operações mínimas dos aeródromos conforme as disposições do sub-regulamentos (2), (4) (3) e (5) e em conjunto com os instrumentos de aproximação e cartas de aterragem para cada aeródromo a usar quer seja como destino quer como alternante.

(2) O operador deve estabelecer operações mínimas de aeródromo para cada aeródromo a usar, o qual não deverá ser inferior aos valores tal como prescrito no Documento MOZ-CARS 91.

(3) As operações mínimas dos aeródromos estabelecidas pelo operador podem ser inferiores que quaisquer operações mínimas estabelecidas pela autoridade do Estado no qual o aeródromo em alusão se localiza caso seja aprovado por tal autoridade.

(4) Onde a autoridade referida no sub- regulamento (3) aprova as operações mínimas do aeródromo inferiores àqueles limites estabelecidos pelo operador, as operações mínimas de aeródromo inferiores apenas deverão se aplicar como:

*(a)* Os baixos limites estão em ou acima dos limites de operações mínimas aprovadas para o operador aéreo; ou

(*b*) O operador aéreo está em poder de uma especificação de operações autorizando esses limites baixos.

(5) Para aproximação por instrumento e operações de aterragem, as operações mínimas de aeródromo abaixo dos 800 m de visibilidade não estão autorizadas a menos que seja disponibilizada informação RVR.

**135.07.8. Fumar na aeronave**

Nenhuma pessoa deverá fumar em aeronaves registadas em Moçambique.

**135.07.9. Política de Combustíveis**

(1) O operador de uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial deverá estabelecer uma política de combustíveis para garantir que cada voo possui combustível suficiente para a operação planeada e reserve combustível para cobrir possíveis desvios da operação planeada.

(2) O operador deve assegurar que a planificação do voo apenas é baseada em:

(*a*) Procedimentos, tabelas ou gráficos que são contidos ou derivados do Manual de voo da Aeronave, Manual Operacional da Aeronave ou manual de operações;

(*b*) As condições operacionais sob as quais o voo sera empreendido incluíndo:

(*i*) Dados realísticos referentes o consumo de combustível da aeronave;

(*ii*) Massas antecipadas;

(*iii*) Condições meteorológicas esperadas; e

(*iv*) Procedimentos de serviço de tráfego aéreo e restrições.

(3) O operador deve assegurar que o cálculo usado das necessidades de combustível por cada aeronave para os vôos incluem:

(*a*) Taxi combustível;

(*b*) Combustível por viagem;

(*c*) Reserva de combustível consistindo de.

(*i*) Contingência de combustível tal como prescrito no Documento MOZ-CATS-OPS 135;

(*ii*) Combustível alternativo, caso seja necessário um destino alternante;

(*iii*) Combustível para duas horas em situação normal de consumo onde o destino é remoto ou não existam aeródromos alternantes em condições;

(*iv*) Reserva final de combustível;

(*v*) Combustível adicional, se solicitado pelo tipo de operações; e

(*d*) combustível extra, se solicitado pelo comandante-piloto.

(4) O operador deve assegurar que os procedimentos de replanificação em voo para o cálculo do combustível usado necessário quando o voo tem que proceder por uma rota ou um destino para além do originalmente planeado inclui:

(*a*) Combustível de viagem para o resto do voo;

(*b*) Combustível de reserve consistindo de:

(*i*) Combustível de contigência;

(*ii*) Combustível alternante, se haja «exigency» de um destino alternante, incluíndo a selecção de um aeródromo de partida como destino alternante; (reserva final de combustível);

(*iii*) combustível adicional, se solicitado pelo tipo de operações; e

(*d*) Combustível extra, se solicitado pelo comandante-piloto.

**135.07.10. Abastecimento de combustível e óleo**

O operador de uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial deverá estabelecer um procedimento para assegurar que as supervisões de combustível de em-vôo e gestão de combustível são levadas a cabo.

**135.07.11. Aproximação por instrumentos e procedimentos de partida**

(1) O operador de uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial pode implementar procedimentos para aproximação por instrumento e de partida, para além dos procedimentos para aproximação por instrumento e de partida referidos no regulamento 91.07.15 (1), se preciso for: Contanto que tais procedimentos de aproximação por instrumento e de partida tenham sido aprovados:

(*a*) Pela autoridade do Estado no qual se localiza o aeródromo a usar; e

(*b*) Pelo Director-Geral que tenha emitido uma especificação operacional aprovando o uso de tais procedimentos.

**135.07.12. Procedimentos de supressão de ruido**

(1) O operador de uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial deverá estabelecer procedimentos operativos para suprimir o barulhote.

(2) O operador de um aeronave de transporte de ar comercial pequeno estabelecerá procedimentos operacionais para abatimento de barulho.

Deverão estar em conformidade com as disposições do PANS--OPS (Doc 8168), Volume I, Parte V.

(3) Os procedimento de descolagem e de subida para abatimento de barulho especificado pelo operador para qualquer tipo de aeronave deverão ser os mesmos para todos os aeroportos.

**135.07.13. Transporte de infantes e de crianças**

(1) O operador de uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial deverá assegurar que uma criança só é levada quando correctamente protegida por um dispositivo restrição para criança ou nos braços ou ainda no colo de um passageiro adulto.

(2) Crianças não deverão sentar-se em frente a saídas.

(3) As crianças não deverão ser transportadas atrás de tabiques a menos que um dispositivo restritivo para crianças é usado durante as fases críticas de voo e de ocorrência de turbulência.

(4) Quando uma criança é levada nos braços ou no colo de um passageiro, o cinto de segurança, sempre que solicitado o seu uso, será firmado ao redor do passageiro transportando ou cuidando a criança, mas não ao redor da criança.

(5) Quando uma criança é transportada nos braços ou no colo de um passageiro em uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial, o nome da criança, deverá, na lista de passageiros, ser posto entre parênteses com o nome da pessoa transportando ou cuidando a criança.

(6) Uma criança pode estar sentada num carro-tipo assento infantil, aprovado para uso em aeronaves, contanto que seja protegida ao assento de aeronave.

(7) Um carro-tipo que assento infantil referido no sub-regulamento (6) não deverá estar localizado na mesma fila ou uma fila imediatamente a seguir à uma saída de emergência.

**135.07.14. Transporte de pessoas portadoras de dificiência**

(1) O operador de uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial deverá estabelecer procedimentos, inclusive identificação, posição do assento e de controlo em caso de uma emergência, para o transporte de passageiros portadoras de deficiência.

(2) O operador deverá assegurar que:

(*a*) O comandante-piloto da aeronave é notificado sempre que um passageiro portador de deficiência é levado a bordo;

(*b*) O passageiro portador de deficiência não se encontra sentado na mesma fila ou na fila imediatamente a seguir a uma saída de emergência;

(*c*) São dadas instruções específicas individuais sobre procedimentos de emergência a um passageiro com deficiência física ou ao seu assistente são dela, destinadas às necessidades especiais de tal passageiro; e

(*d*) A pessoa que dá a instrução específica investigará sobre a maneira mais apropriada de ajudar a pessoa portadora de deficiência por forma a prevenir causar dôr ou dano a mesma.

(3) No caso de transporte de paciente sobre maca na aeronave:

(*a*) A maca deve ser protegida na aeronave por forma a prevenir que a mesma se movimente quando sob aceleração máxima prováveis de ser experimentadas em voo e em incêndios de emergência tais como flutuação;

(*b*) O paciente deve ser protegido através de uma armadura aprovada para a maca ou estrutura da aeronave; e

(*c*) Um assistente saudável deverá acompanhar cada paciente transportado em maca.

(4) Uma pessoa mentalmente perturbada não deverá ser transportada na aeronave a menos que:

(*a*) Acompanhada por um assistente saudável; e

(*b*) Um certificado médico tenha sido emitido por um médico certificando a aptidão para que a pessoa portadora de distúrbio mental seja transportada por via aérea, e confirmando a não existência de risco de violência do doente.

(5) O operador deverá levar a cabo o transporte da pessoa portadora de doença mental que, de acordo com o seu historial médico, possa se tornar violenta, apenas depois da obtenção da autorização especial do Director-Geral por tal operador.

(6) Um passageiro engessado ou com um membro artificial pode viajar desacompanhado desde que o mesmo tenha condições de cuidar de sí próprio.

(7) O membro afectado ou meios de ajuda e de sustentação do passageiro referidos no sub-regulamento (6) não obstruirão o corridor, ou qualquer saída de emergência ou equipamento.

(8) Se um passageiro com um membro engessado ou artificial não poderá cuidar de sí próprio, então que ele ou ela sejam acompanhados por um assistente são.

**135.07.15. Limitações no transporte de infantes, crianças e passageiros portadores de deficiência**

(1) Só um passageiro portador de deficiência ou um menor desacompanhado pode ser transportado numa aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial.

(2) Um assistente são acompanhará um passageiro portador de deficiência que não pode cuidar de sí próprio, e tal assistente terá a responsabilidade de garantir a segurança de tal passageiro.

(3) O operador poderá estabelecer procedimentos, outros procedimentos diferentes dos referidos nos sub-regulamentos (1) e (2), para o transporte de bebés, crianças e passageiros portadores de deficiência: Contanto que tais procedimentos:

(*a*) Não periguem a segurança da aviação; e

(*b*) Com aprovação prévia e escrita do Director.

**135.07.16. Transporte de passageiros inadmissíveis, deportados ou pessoas sob custódia**

(1) O operador de uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial deverá estabelecer procedimentos para o transporte de passageiros inadmissíveis, deportados ou pessoas em custódia por forma a assegurar a segurança da aeronave e dos seus ocupantes.

(2) O comandante-comando da aeronave será notificado antes de partir pelo operador da aeronave, das razões do transporte, de qualquer das pessoas referidas no sub-regulamento (1).

(3) Para os propósitos deste regulamento, «o passageiro inadmissível» significa qualquer pessoa que não elegível para subir a bordo da aeronave e inclui aquelas pessoas que não estejam em posse de um ingresso de passageiro válido, passaporte ou visto.

**135.07.17. Bagagem de mão**

(1) O operador de uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial estabelecerá procedimentos adequados para assegurar que só essa bagagem é levada sobre a aeronave e transportada na cabine de passageiro como deve tal como deve ser adequadamente alojada e com firmeza.

(2) As exigências mínimas para os procedimentos referidas.

**135.07.18. Protecção da cabine de passageiros e do galé**

(1) Antes de partida e da aterragem, e sempre que se julgar necessário, a aeronave de pequeno –porte para transporte aéreo comercial deverá assegurar que:

(*a*) Todos os equipamentos, bagagem e artigos pertidos na cabine da aeronave, incluíndo artigos de service dos passageiros e membros da tripulação, são correctamente protegidos e arrumados por forma a evitar a possibilidade de ocorrência de injúria às pessoas ou danos para tal aeronave através do movimento de tais artigos causados por turbulências a bordo ou por acelerações não usuais ou de exercícios acrobáticos; e

(*b*) Todos os corredores, vias de passagem, saídas e pontos de fuga são mantidos desobstruídos.

(2) Todos os artigos sólidos deverão estar localizados em áreas aprovadas para armazenamento na aeronave, sempre que as luzes de cinto de segurança estiverem acesas ou quando sempre que instruído pelo comandante-piloto da aeronave.

(3) Para os propósitos do sub- regulamento (2), "área aprovada de armazenamento" significa:

(*a*) A área debaixo do assento do passageiro; ou

(*b*) Um compartimento, acima da cabeça ou noutro local, utilizado de acordo com as limitações de peso do mesmo.

(4) Nenhuma aterragem ou descolagem será iniciada pelo comandante-piloto da aeronave, a menos que ele ou ela confirme a condição de segurança da cabina.

**135.07.19. Serviços aos passageiros**

(1) Excepto quando em uso, todos os artigos disponibilizados para serviços de passageiro, inclusive recipientes de comida, frascos de termo e bandejas, deverão ser transportados nas suas respectivas embalagens e protegidos contra movimentos passíveis de provocar injúria às pessoas ou danificar a aeronave.

(2) Todos os artigos referidos no sub-regulamento (1) deverão ser arrumados durante a descolagem e aterragem ou durante situações de emergência, à luz das instruções do comandante-piloto da aeronave.

(3) Qualquer artigo que não possa ser acomodada na bagagem, referido no sub- regulamento (1), não deverá ser aceite na cabina da aeronave.

(4) A segurança da cabina deverá estar terminada antes da aproximação para aterragem iniciar.

(5) Se os serviços para passageiros são disponibilizados enquanto a aeronave ainda estiver em solo, nenhum equipamento de service de passageiros deverá obstruir os corredores ou saídas da aeronave.

**135.07.20. Incidentes e defeitos**

(1) O operador de uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial deverá estabelecer uma inspecção adequada e procedimentos de reporte para assegurar que a existência de equipamento defeituoso é comunicada ao comandante-piloto da aeronave antes da descolagem.

(2) Os procedimentos referidos no sub-regulamento (1) devem ser extendidos para incluir o reporte ao operador de todos os incidentes ou o excesso de limitações passíveis de ocorrer enquanto a tripulação estiver a embarcar na aeronave e de equipamento defeituoso encontrada bordo.

(3) Após a recepção dos relatórios referidos no sub-regulamento (2), o operador compilará um relatório e submeterá, mensalmente, tal relatório ao Director.

**135.07.21. Simulação de Situações de Emergência**

Nenhuma pessoa deverá, quando estiverem passageiros à bordo de uma aeronave, simular situações de emergência passíveis de afectar as características de voo da mesma.

**135.07.22. Requisitos para a remoção de obstâculos em voo VFR**

(1) Excepto quando se realiza a descolagem ou aterragem, nenhuma pessoa deverá operar uma aeronave em voo VFR:

(*a*) Á noite, a menos de 1,000 pés sobre o obstáculo mais alto localizado dentro de uma distância horizontal de três milhas da rota a ser voada; ou

(*b*) Onde a aeronave é um aeroplano, durante o dia, a menos de AGL de 500 pés ou a uma distância horizontal de menos de 500 pés de qualquer obstáculo.

**135.07.23. Visibilidade Mínima em voo VFR – Espaço Aéreo Não-controlado**

(1) Uma pessoa pode, operar uma aeronave em voo de VFR dia dentro do espaço aéreo não controlado a menos que AGL de 1,000 pés, desde que:

(*a*) A visibilidade não seja inferior a uma milha; e

(*b*) A pessoa é autorizada a assim proceder em um certificado de operador aéreo ou pelo Director.

**135.07.24. Voo VFR e Condições Climatéricas**

Nenhuma pessoa deverá começar um voo VFR a menos que os boletins meteorológicos actuais e previsões, se obtíveis,

indiquem que as condições climatéricas ao longo da rota a sobrevoar e no aeroporto de destino será tal que o voo pode ser administrado em conformidade com VFR.

**135.07.25. Descolagem Mínima**

(1) Nenhuma pessoa deverá levar a cabo uma descolagem em uma aeronave em IMC onde as condições climatéricas estão acima da descolagem mínima, mas abaixo da aterragem mínima, para a pista a ser usada a menos que a partida seja autorizada em um certificado de operador aéreo.

(2) Uma pessoa pode realizar uma descolagem em uma aeronave em IMC onde as condições climatéricas estão a ou acima da descolagem mínima, mas abaixo da aterragem mínima, para a pista a ser usada, caso as condições climatéricas estejam em ou acima da aterragem mínima para outra pista em condições desse aeroporto, levando em consideração as limitações operacionais da aeronave.

(3) Uma pessoa pode realizar uma descolagem em uma aeronave em IMC onde as condições climatéricas sejam abaixo da descolagem mínima especificada nos procedimentos de instrumentos de aproximação, caso a pessoa seja autorizada a assim proceder em um certificado de operador aéreo.

(4) Para os propósitos desta Secção, os mínimos de aterragem são a altura de decisão ou a altitude de descida mínima e a visibilidade mínima publicadas para uma aproximação.

**135.07.26. Voo IFR sem aeroporto alternante**

Uma pessoa pode conduzir um voo IFR onde um aeroporto alternante não tenha sido designado no plano de voo IFR ou no itinerário de voo IFR, caso a pessoa esteja autorizada a assim proceder no certificado de operador aéreo.

**135.07.27. VFR OTT (reservado)**

**135.07.28. Rotas em Espaço Aéreo não Controlado**

Nenhuma pessoa deverá conduzir um voo IFR em outro espaço aéreo descontrolado numa rota aérea a menos que o operador estabeleça a rota de acordo com a Designação Moçambicana do Espaço Aéreo.

**135.07.29. Controlo de peso e balanceamento**

(1) Nenhuma pessoa operará uma aeronave sem estar em conformidade com o peso e limitações de equilíbrio especificadas no manual de voo da aeronave.

(2) Qualquer operador aéreo deverá ter uma massa e sistema de equilíbrio que se conforme com o MOZ-CATS OPS 91.

(3) Um operador aéreo deverá especificar nos manuais de operações da companhia a sua massa e sistema de equilíbrio e instruções aos empregados relacionadas com a preparação e precisão de massa e formas de equilíbrio.

**135.07.30. Informação aos Passageiros**

(1) O comandante-piloto deverá assegurar-se de que os passageiros recebem informações sobre segurança de acordo com o MOZ-CARS 91.

(2) Onde as informações referentes a segurança referidas no sub-regulamento (1) se mostrem insuficientes para determinado passageiro por causa das limitações físicas, sensoriais ou de compreensão daquele passageiro, ou por causa porque tal passageiro é responsável por outra pessoa a bordo da aeronave, o comandante-piloto deverá assegurar que o passageiro recebe informações de segurança individuais apropriadas às necessidades do passageiro.

(3) O comandante-piloto deverá assegurar que, no caso de uma emergência e onde o tempo e as circunstâncias permitam, todos os passageiros recebem informações úteis para casos de emergência de acordo com o MOZ-CARS 91.

(4) O comandante- piloto deverá assegurar que cada passageiro sentado próximo a uma saída de emergência é consciencializado sobre como usar aquela saída.

**135.07.31. Cartazes com figuras de Segurança**

Um operador aéreo proverá cada passageiro, no assento do passageiro, com um cartão de características de segurança em forma pictográfica, e em Inglês e Português.

**135.07.32. Uso de oxigénio**

(1) Todos os membros da tripulação de voos, quando comprometidos em tarefas essenciais para operações de segurança de uma aeronave em voo, deverá usar oxigênio continuamente e sempre que sua provisão foi requerida nesta Parte.

(2) Todos os membros da tripulação de voo de aeronaves pressurizados que operam sobre uma altitude onde a pressão atmosférica é inferior a 376 hPa deverão ter a disposição em estações de tarefas de voo um tipo rápido-de vestir de máscara de oxigênio que proverá prontamente oxigênio quando solicitado.

(3) Altitudes aproximadas na Atmosféra Padrão correspondentes aos valores de pressão absoluta usado no texto são como a seguir se descreve:

| Pressão absoluta | Metros | Pés |
|---|---|---|
| 700 hPa | 3 000 | 10 000 |
| 620 hPa | 4 000 | 13 000 |
| 376 hPa | 7 600 | 25 000 |

(4) Um voo a ser operado a altitudes de voo nas quais a pressão atmosférica nos compartimentos do pessoal será inferior a 700 hPa não deverá ser iniciado a menos que sejam levadas reserves suficientes de oxigénio para prover:

(*a*) Todos os membros da tripulação e 10 por cento dos passageiros para qualquer período excedendo os 30 minutos que a pressão nos compartimentos ocupados por eles sera de entre 700hPa e 620 hPa; e

(*b*) A tripulação e passageiros para qualquer período que a pressão atmosférica nos compartimentos por eles ocupados será inferior a 620 hPa.

(5) Um voo a ser operado com uma aeronave pressurizado não deverá ser iniciado a menos que seja levada uma quantidade suficiente de oxigênio para prover:

(*a*) Todos os membros da tripulação e passageiros no caso de perda de pressurização, para qualquer período que a pressão atmosférica em qualquer compartimento por eles ocupado deverá ser inferior a 700 hPa; e

(*b*) Quando uma aeronave é operado a altitudes de voo quais a pressão atmosférica é inferior a 376 hPa, ou a qual, se operada em altitudes de voo quais a pressão atmosférica superior a 376 hPa e não pode descer com segurança dentro de quatro minutos para uma altitude de voo na qual a pressão atmosférica é igual a 620 hPa, deverá haver não menos de 10-minutos de provisão para os ocupantes do compartimento de passageiros.

**135.07.33. Planificação operacional do voo**

(1) Um plano de voo operacional será preenchido para todos voos programados.

(2) O plano operacional de voo deverá ser aprovado e assinado pelo comandante-piloto e, onde aplicável, assinado pelo oficial de operações de voo/ despachante do voo, e uma cópia será arquivada com o operador ou um agente designado. Se estes procedimentos não forem possíveis, deverá ser deixado com a autoridade de aeroporto ou em registro em local seguro no ponto de partida.

(3) O manual de operações tem que descrever o conteúdo e uso do plano operacional de voo.

**135.07.34. Reabastecimento com passageiros à bordo**

(1) Uma aeronave não deverá ser reabastecida quando os passageiros estiverem embarcando, a bordo ou a desembarcar, a menos que seja devidamente assistido através de pessoal qualificado pronto a iniciar e dirigir uma evacuação da aeronave por meios mais práticos e expeditos disponíveis.

(2) Ao reabastecer com passageiros a embarcar, a bordo ou a desembarcar, dever-se-à manter um sistema de inter-comunicação duplo de aeronaves ou outros meios satisfatórios entre a tripulação em terra que supervisiona o abastecimento e o pessoal qualificado à bordo da aeronave.

**SUBPARTE 8 – LIMITAÇÕES OPERACIONAIS NO DESEMPENHO DE AERONAVES**

**135.08.1. Classificação**

(1) A classificação de aeronaves para efeitos de limitações de desempenho é prescrito no regulamento 91.09.4.

(2) O operador de uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial deve assegurar que:

(*a*) Uma aeronave de Classe A é operada de acordo com as limitações prescritas na Divisão Um desta Subparte;

(*b*) Uma aeronave da Classe B é operada de acordo com as limitações operacionais prescritas na Divisão Dois desta Subparte; e

(*c*) Uma aeronave de Classe D é operada de acordo com as limitações operacionais prescritas na Divisão Três desta Subparte.

(3) Onde características específicas de concepção de determinada aeronave previnam a conformidade com os regulamentos na Divisão Um, Dois ou Três desta Subparte, o operador deve, apesar das disposições do sub- regulamento (2), assegurar que a aeronave é operada de acordo com o padrão tal que o nível de segurança equivalente ao nível de segurança prescrito na Divisão apropriada desta Subparte é mantido.

**135.08.2. Disposições gerais para todas as classes de aeronaves**

(1) O operador de uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial deverá assegurar que a massa da aeronave, no início da descolagem, não é maior que a massa na qual as exigências prescritas na Divisão apropriada podem estar conformadas para o voo a realizar, permitindo reduções esperadas em massa como os rendimentos de voo.

(2) O operador assegurará que os dados de desempenho aprovados contidos no manual de voo da aeronave prescrito no regulamento 135.04.4 é usado para determinar complacência com as exigências prescritas na Divisão apropriada suplementada como necessária com outros dados aprovados prescritos na Divisão apropriada.

(3) Uma aeronave de pequeno porte com propulsor bimotor para transporte aéreo comercial que não satisfaz os requisitos tal como prescrito na Divisão dois para descolagem e para aterragem deve, para efeitos desta Subparte, ser julgado como sendo uma aeronave mono-motor, a ser operada conforme as limitações operacionais prescritas na Divisão Três.

**DIVISÃO UM: AERONAVE DE CLASSE A**

**135.08.3. Geral**

(1) O operador de uma aeronave de Classe A deverá assegurar que, para determinar a conformidade com os requisitos prescritos nesta Divisão, os dados de desempenho aprovados no manual de vôo da aeronave prescritos no regulamento 135.04.4, é suplementado como necessário com outros dados aprovados se os dados de desempenho aprovados em tal manual de voo da aeronave forem insuficientes em relação a:

(*a*) Respondendo por condições operacionais adversas razoavelmente esperadas como descolagem ou aterragem em pistas contaminadas; e

(*b*) Consideração de falha do motor em todas as fases de voo.

(2) O operador deverá assegurar que um método aprovado é usado para determinar dados de desempenho no caso de uma pista molhada e contaminada.

**135.08.4. Descolagem**

(1) O operador de uma aeronave de Classe A deverá assegurar que a massa de descolagem da aeronave não excede o máximo de massa certificada para a altitude de pressão e a temperatura ambiente no aeroporto de partida.

(2) O operador obedecerá os requisitos que se seguem quando a determinar o máximo permitido de massa de descolagem da aeronave no aeroporto de partida:

(*a*) A distância de aceleração-paragem exigida não excederá a distância de aceleração-para disponível;

(*b*) A distância de descolagem exigida não excederá a distância de descolagem disponível, com uma distância de acostamento que não exceda a metade da pista de descolagem disponível;

(*c*) A velocidade de descolagem necessária não excederá a velocidade de descolagem disponível;

(*d*) A conformidade com as disposições deste sub-regulamento deverá ser mostrada usando um único valor de V1 para a descolagem rejeitada ou continuada; e

(*e*) Em pistas molhadas ou contaminadas, a massa de descolagem não deverá exceder a massa de descolagem permitida em pista seca sob as mesmas condições.

(3) Quando a determinar o máximo permitido de massa de descolagem prescrito no sub- regulamento (2), o operador deve ter em conta:

(*a*) A altitude pressão no aeródromo;

(*b*) A temperatura ambiente do aeródromo;

(*c*) As condições do piso da pista e o tipo de piso da pista;

(*d*) A inclinação da pista;

(*e*) Energia dos travões/freios;

(*f*) Limite de velocidade dos pneus;

(*g*) Tempo de reacção do piloto;

(*h*) Não mais que 50 por cento da componente de informação cabeça-vento ou não menos que 150 por cento da componente de informação da componente rabo-vento; e

(*i*) Qualquer perda de comprimento de pista devido ao alinhamento da aeronave antes da descolagem-off.

**135.08.5. «Net take-off flight path»**

(1) O operador de uma aeronave de Classe A deverá assegurar que a rede de pistas de descolagem de voo está livre de todos os obstáculos por uma distância vertical de pelo menos 35 pés ou por uma distância horizontal de pelo menos 90 metros mais 0,125 x D onde D é a distância horizontal percorrida pela aeronave a partir da distância de descolagem disponível.

(2) Ao obedecer as disposições do sub-regulamento (1), o operador tomará em conta:

(*a*) A massa da aeronave no início da velocidade de descolagem;

(*b*) A altitude de pressão no aeroporto;

(*c*) A temperatura ambiente no aeroporto; e

(*d*) Não mais que 50 por cento da componente de informação cabeça-vento ou não menos que 150 por cento da componente de informação da componente rabo-vento.

(3) Quando se conformando com as disposições do sub-regulamento (1), não serão permitidas mudanças no rasto acima do ponto onde uma altura de 50 pés acima do piso de descolagem tenha sido alcançado e consequentemente, acima de uma altura de 400 pés, assume-se que que a aeronave é aterrado por não mais de 15 graus, contanto que:

(*a*) Acima da altura de 400 pés de ângulo superior a 15 graus (mas não mais que 25 graus), pode ser programado; e

(*b*) Adequate permissão adequada é feita para os resultados do ângulo «bank» sobre as velocidades operacionais e trajectória do voo, incluíndos incrementos de distância resultantes das velocidades operacionais aumentadas.

(4) Ao se conformar com as disposições do sub-regulamento (1) nos casos onde o caminho de voo planejado não requer mudanças de rasto de mais de 15 graus, o operador não terá a obrigação de considerar os obstáculos que têm uma distância lateral superior a:

(*a*) 300 metros, se o piloto pode manter a precisão de navegação exigida pela área de responsabilidade de obstáculo; ou

(*b*) 600 metros para voos sob todas as outras condições.

(5) Ao se conformar com as disposições do sub-regulamento (1) naqueles casos onde o caminho de voo planejado requer mudanças de rasto de mais de 15 graus, o operador não terá a exigência de considerar os obstáculos que têm uma distância lateral superior a:

(*a*) 600 metros se o piloto pode manter a precisão de navegação exigida pela área de responsabilidade de obstáculo; ou

(*b*) 900 metros para voos sob todas as outras condições.

(6) O operador deverá estabelecer procedimentos de contingência para satisfazer as exigências prescritas neste regulamento ou forma a prover uma rota segura que evita obstáculos, tendo em vista permitir a aeronave aterrar de forma segura no aeroporto de partida ou descolagem em um aeroporte alternante, se assim solicitada.

**135.08.6. Em rota com um motor inoperativo**

(1) O operador de uma aeronave de Classe A deverá demonstrar que os dados do mono- motor inoperativo em trajectoria de voo em rota para aeronave, mostrados no manual de voo da aeronave prescrita no regulamento 135.04.4, apropriado para as condições metereológicas esperadas para o voo, se encontram em conformidade com o sub- regulamento (2) ou (3) em todos os pontos ao longo da rota planeada.

(2) A trajectória de voo deverá ter uma inclinação positiva aos 1 500 pés acima do aeródromo, onde se assume ocorrer a aterragem em caso de falha do motor.

(3) Em altitudes e sob condições meteorológicas onde os sistemas de protecção de gelo tem que ser accionados, o efeito do uso desses sistemas de protecção de gelo na trajectória do voo deve ser tomado em consideração.

(4) A inclinação da trajectória do voo deve ser positiva em uma altitude de plo menos 1 000 pés acima de todos os obstáculos terrestres e as obstruções ao longo da rota dentro das 10 milhas náuticas em cada lado da trajectória pretendida.

(5) A trajectória líquida de voo líquido deverá permitiro a aeronave continuar o voo apartir da altitude de cruzeiro onde a aterragem pode ser feita de acordo com o regulamento 135.08.8 ou 135.08.9, como pode ser o caso, a trajectória líquida de voo recompensa verticalmente, por pelo menos 2 000 pés, todo o terreno e obstruções ao longo da rota dentro de 10 milhas náuticas em cada lado da trajectória planeiado à luz das disposições do sub-regulamento (1) a (4): Dado que:

(*a*) Assume-se que o motor falha no ponto mais crítico ao longo da rota, e a permissão é concdida para efeitos de indecisão e erro de navegação;

(*b*) Os efeitos dos ventos na trajectória do voo são tidos em consideração; e

(*c*) O aeroporto onde se assume que a aeronave fará a aterragem em caso de falha do motor, obedece os critérios seguintes:

(*i*) Os requisitos de desempenho na massa de aterragem esperada estão em conformidade; e

(*ii*) Boletins meteorológicos e previsões, ou qualquer combinação consequente, e relatórios das condições no terreno indicam que uma aterragem segura pode ser realizada no momento calculado para a chegada.

(6) Ao se conformar com as disposições deste regulamento, o operador pode reduzir as margens de largura referidas no sub-regulamentos (4) e (5), para 5 milhas náuticas caso a precisão de navegação exigida possa ser alcançada.

**135.08.7. Aterragem no aeródromo de destino e alternante**

(1) O operador de uma aeronave de Classe A deverá assegurar que a massa de aterragem da aeronave, determinada de acordo com as disposições do regulamento 135.08.2 (1), não excede o máximo de massa de aterragem especificada para a altitude e a temperatura ambiente para o horário previsto para a aterragem no aeródromo de destino e alternante.

(2) Para instrumentos de aproximação com alturas de decisão abaixo de 200 pés, o operador deverá confirmar que a massa de aproximação da aeronave, levando em conta a massa de

descolagem e o combustível que se espera que seja consumido em voo, permite um gradiente de falha aproximação da subida de pelo menos 2,5 por cento na configuração de aproximação com um motor inoperante ou um procedimento alternativo aprovado.

**135.08.8. Aterragem em pista seca**

(1) O operador de uma aeronave de Classe A deverá assegurar que a massa de aterragem da aeronave determinada à luz das disposições do regulamento 135.08.2 (1) pelo tempo estimado para de aterragem permite uma "full-stop landing" a partir dos 50 pés sobre o limiar dentro dos 70 por cento da distância de aterragem disponível no aeroporto de destino e em qualquer aeroporto alternanteo: Contanto que o Director-Geral pode permitir o uso de um monitor com pelo menos 50 pés de altura, mas não menos de 35 pés, para procedimentos "steep-approach" e "short-landing".

(2) Ao se conformar com as disposições do sub-regulamento (1), o operador levará em conta:

(*a*) A altitude no aeroporto; e

(*b*) Não mais que 50 por cento da componente de informação cabeça-vento ou não menos que 150 por cento da componente de informação "cauda-vento".

(3) Por despachar a aeronave conforme o sub-regulamento (1), será assumido que:

(*a*) Tal aeronave pousará na pista mais favorável, em ainda no ar; e

(*b*) Tal aeronave pousará na pista mais provável de ser indicada, considerando a provável velocidade do vento e a direcção assim como as características de manipulação da aeronave em terra e considerando outras condições como sistemas de ajuda para aterragem e terreno.

(4) Se o operador não puder se conformar com as disposições do sub-regulamento (3) (b) do aeroporto de destino, a aeronave pode ser despachado caso um aeroporto alternante seja designado o qual permita total conformidade com as disposições do sub-regulamentos (1), (2) e (3).

**135.08.9. Aterragem em pistas molhadas e contaminadas**

(1) O operador de uma aeronave de Classe A deverá assegurar que, quando os boletins meteorológicos apropriados ou previsões ou uma combinação deles, indiquem que a pista à altura estimada da chegada pode estar molhada, a distância de aterragem disponível é de pelo menos 115 por cento da da distância de aterragem exigida e determinada conforme as disposições do regulamento 135.08.8.

(2) O operador deverá assegurar que, quando os boletins meteorológicos ou previsões adequadas ou uma combinação destes, indiquem que a pista à altura estimada de chegada possa estar contaminada, a distância de aterragem disponível deve ser de pelo menos a distância de aterragem determinada conforme as disposições do sub-regulamento (1) ou de pelo menos 115 por cento da distância de aterragem determinada conforme os dados da distância de aterragem contaminados aprovados ou uma equivalente que também seja maior.

(3) Uma distância de aterragem em uma pista molhada mais curta que a distância de aterragem requerida pelas disposições do sub-regulamento (1), mas não menos que a distância de aterragem requerida pelas disposições do regulamento 135.08.8 (1), pode ser usada se o manual de voo da aeronave prescrito no regulamento 135.04.4 inclui informação adicional específica sobre distâncias de aterragem em pistas molhadas.

**DIVISÃO DOIS: AERONAVE DE CLASSE B**

**135.08.10. Geral**

(1) Os regulamentos nesta Divisão deverão se aplicar para:

(*a*) O operador de uma aeronave de Classe A que não conforme com as limitações operacionais prescritas na Divisão Um na data de início dos Regulamentos, que podem até 30 de Junho de 1999, operar a aeronave sob limitações operacionais aprovadas pelo Director: Dado que tais limitações não serão menos restritivas que as limitações operacionais prescritas nesta Divisão; e

(*b*) O operador de uma aeronave de Classe B.

**135.08.11. Descolagem**

(1) O operador de uma aeronave de Classe A prescrita no regulamento 135.08.10 ou uma aeronave de Classe B deverá assegurar que a massa de descolagem da aeronave não excede a massa certificada máxima para a altitude de pressão e a temperatura ambiente no aeroporto de partida.

(2) O operador deverá assegurar que a distância de descolagem, tal como especificado no manual de voo da aeronave prescrito no regulamento 135.04.4, multiplicado por um factor de 1.3, não exceda a pista de descolgem disponível.

(3) Ao se conformar com as disposições do sub-regulamento (2), o operador levará em conta:

(*a*) A massa da aeronave no início da pista de descolagem; e

(*b*) As exigências prescritas no regulamento 135.08.4 (3).

**135.08.12. Trajectória de descolagem do voo**

(1) O operador de uma aeronave de Classe A prescrita no regulamento 135.08.10, ou uma aeronave de Classe B deve garantir que a trajectória de voo na descolagem da aeronave remove todos os obstáculos através da margem vertical de pelo menos 295 pés mais 0,125 x D, onde D é a distância horizontal percorrida pela aeronave a partir do final da distância de descolagem disponível exceptuando os casos prescritos nos sub-regulamentos (3) e (4).

(2) Onde se conformando com as disposições do sub-regulamento (1), assumer-se-à que:

(*a*) A trajectória de descolagem do voo começa à altura de 50 pés acima do piso de descolagem no final da distância de descolagem prescrita no regulamento 135.08.11(2) e Ermine à altura de 1 500 pés acima do piso de descolagem;

(*b*) A aeronave não será aterrada antes que a mesma atinja a altura de 50 pés acima do piso de descolagem, e que subsequentemente, o ângulo de aterragem não exceda os 15 graus;

(*c*) Falha do motor crítico ocorre no ponto de trajectória de todos os motores na trajectória de descolagem onde a perda de referência visual onde se espera que ocorra para efeitos de evitamento de obstáculos;

(*d*) O gradiente da trajectória de descolagem de voo a partir dos 50 pés para a altura da falha assumida do motor é igual ao gradiente médio de todos os motores durante a subida e transição para a configuração em rota, multiplicada por um factor de 0,77; e

(*e*) O gradiente da trajectória de voo a partir da altura alcançada de acordo com as disposições do parágrafo (d) para o final da trajectória de descolagem do voo, é igual ao gradiente de subida em rota de um mono-motor inoperativo mostrado no manual de voo da aeronave prescrito no regulamento 135.04.4.

(3) Quando se conformando com as disposições do sub-regulamento (1), nos casos onde a trajectória pretendida de vôo não requer mudanças no rasto de mais de 15 graus, o operador não precisa ter em consideração os obstáculos que tenham uma distância lateral superior a:

(*a*) 300 metros, se o voo é conduzido sob condições que permitem uma directriz de navegação do curso visual, ou se as ajudas de navegação são disponíveis, permitindo ao piloto manter a trajectória de voo pretendida com a mesma exactidão; e

(*b*) 600 metros para voos sob todas as outras condições.

(4) Quando se conformando com as disposições do sub-regulamento (1), nos casos onde a trajectória pretendida de voo requeira mudanças de direcção de mais de 150 , o operador não precisa considerar os obstáculos que tenham uma distância lateral superior a:

(*a*) 600 metros para voos sob condições que permitam uma directriz de navegação de curso visual; ou

(*b*) 900 metros para voos sob todas as outras condições.

(5) Quando se conformando com as disposições deste regulamento, determinado operador deverá ter em consideração os requisitos prescritos no regulamento 135.08.5(2).

**135.08.13. Em rota**

(1) O operador de uma aeronave de Classe A prescrita no regulamento 135.08.10 ou uma aeronave de Classe B poderá demonstrar que a aeronave, nas condições meteorológicas esperadas para o voo, e no caso de falha de um motor, com o motor restante ou motores que operam dentro do máximo de condições de força contínuas especificadas, é capaz de realizar um voo contínuo em ou acima das altitudes mínimas pertinentes para um voo seguro declarado no manual de operações prescrito no regulamento 135.04.2, para um ponto 1 000 pés acima de um aeroporto no qual as exigências de desempenho podem estar em conformidade.

(2) Ao se conformar com as disposições do sub-regulamento (1):

(*a*) Assume-se que a eronave não está voando a uma altitude que exceda a altitude na qual a taxa de subida é igual a 300 pés por minuto com todos os motores a operar dentro das condições contínuas de força especificadas; e

(*b*) O gradiente em rota assumido com um mono-motor inoperative deverá ser de um gradiente total menos 0,5 por cento do gradiente.

**135.08.14. Aterragem em aeródromos de destino e alternantes**

O operador de uma aeronave de Classe A prescrita no regulamento 135.08.10 ou uma aeronave de Classe B deverá assegurar que a massa de aterragem da aeronave não excede o máximo de massa de aterragem especificada para a altitude e a temperatura ambiente esperada durante o tempo estimado de chegada no aeródromo de destino e alternante.

**135.08.15. Aterragem em pistas secas**

(1) O operador de uma aeronave de Classe A prescrita no regulamento 135.08.10 ou uma aeronave de Classe B deverá assegurar que a massa de aterragem da aeronave durante o tempo estimado de chegada, possibilita uma "paragem total" a partir dos 50 pés sobre o limiar dentro de 70 por cento da distância de aterragem disponível no aeroporto de destino e em qualquer aeroporto alternante: Dado que o Director-Geral pode permitir o uso de um monitor de com altura inferior a 50 pés, mas não menos de 35 pés, para procedimentos de "íngreme-aproximação" e "curto-pousando".

(2) Ao se conformar com as disposições do sub-regulamento (1), o operador deverá ter em consideração:

(*a*) A condição do piso da pista e o tipo de piso da pista;

(*b*) O declive de pista; e

(*c*) As exigências referidas no regulamento 135.08.8 (2) (a) e (b).

(3) Por despachar a aeronave conforme o sub-regulamento (1), será assumido que:

(*a*) Tal aeronave pousará na pista mais favorável, em ainda no ar; e

(*b*) Tal aeronave pousará na pista mais provável de ser indicada, considerando a provável velocidade do vento e a direcção assim como as características de manipulação da aeronave em terra e considerando outras condições como sistemas de ajuda para aterragem e terreno.

(4) Se o operador não puder se conformar com as disposições do sub-regulamento (3) (b) do aeroporto de destino, a aeronave pode ser despachado caso um aeroporto alternante seja designado o qual permita total conformidade com as disposições do sub-regulamentos (1), (2) e (3).

**135.08.16. Aterragem em pistas molhadas e contaminadas**

(1) O operador de uma aeronave de Classe A prescrita no regulamento 135.08.10, ou uma aeronave de Classe B deverá assegurar que, quando os boletins meteorológicos apropriados ou previsões ou ainda uma combinação deles, indiquem que a pista à altura estimada da chegada pode estar molhada, a distância de aterragem disponível é de pelo menos 115 por cento da distância de aterragem exigida e determinada conforme as disposições do regulamento 135.08.15.

(2) O operador deve assegurar que, quando os boletins meteorológicos apropriados ou previsões ou ainda uma combinação deles, indiquem que a pista à altura estimada da chegada pode estar contaminada, a distância de aterragem disponível é de pelo menos a distância de aterragem aprovada exigida.

(3) Uma distância de aterragem numa pista molhada mais curto que a distância de aterragem requerida pelas disposições do sub-regulamento (1), mas não menos que a distância de aterragem requerida pelas disposições do regulamento 135.08.15 (1), pode ser usada se o manual de voo da aeronave prescrito no regulamento 135.04.4, inclui informação adicional especificada sobredistâncias de aterragens em pistas molhadas.

**DIVISÃO TRÊS: AERONAVES DE CLASSE D**

**135.08.17. Geral**

(1) O operador de uma aeronave de Classe D não deverá operar a aeronave:

(*a*) À noite; ou

(*b*) Em IMC, excepto sob VFR especial ou sob condições especiais tal como aprovado pelo Director.

**135.08.18. Descolagem**

(1) O operador de uma aeronave de Classe D deverá assegurar que a massa de descolagem da aeronave não excede máximo de massa certificada para a altitude de pressão e a temperatura ambiente no aeroporto de partida.

(2) O operador deverá assegurar que a distância de descolagem, tal como especificado no manual de vôo da aeronave prescrito no regulamento 135.04.4, multiplicado por um factor de 1.3, não excede a pista de descolagem disponível.

(3) Ao se conformar com as disposições do sub-regulamento (2), o operador deverá ter em conta:

(*a*) A massa da aeronave no início da pista de descolagem; e

(*b*) As exigências prescritas no regulamento 135.08.4 (3).

**135.08.19. Trajectória de descolagem do voo**

(1) O operador de uma aeronave de Classe D deverá assegurar que a trajectória de descolagem de vôo da aeronave remove todos os obstáculos através da margem vertical de pelo menos 295 pés mais 0,125 x D onde D é a distância horizontal percorrida pela aeronave desde o final da distância disponível, exceptuando os casos disponibilizados os sub-regulamentos (3) e (4).

(2) Ao se conformar com as disposições do sub-regulamento (1), assumir-se-à que:

(*a*) A trajectória de descolagem do voo começa a uma altura de 50 pés sobre a superfície da distância de descolagem requerida pelo regulamento 135.08.12(2) e termina a uma altura de 1 500 pés sobre a superfície de descolagem;

(*b*) A aeronave não é aterrada antes da mesma alcançar uma altura de 50 pés sobre a superfície de descolagem, e subsequentemente o ângulo de aterragem não excede os 15 graus;

(*c*) A falha do motor ocorre no ponto de trajectória da descolagem do voo onde se espera que ocorra a perda de referência visual com o propósito de evitar obstáculos; e

(*d*) O gradiente a trajectória de descolagem do voo de 50 pés para a altura de falha de motor assumida é o gradiente durante a subida e transição para a configuração em rota, multiplicada por um facor de 0,77.

(3) Ao se conformar com as disposições do sub-regulamento (1), nos casos onde a trajectória de voo planeiado não requer mudanças de rasto de mais de 15 graus, o operador não precisa tomar em consideração obstáculos com uma distância lateral superior:

(*a*) 300 metros, se o voo é administrado sob condições que permitem navegação de orientação de curso visual, ou se as ajudas de navegação disponíveis permitem ao piloto manter a trajectória de voo planeiado com a mesma precisão; e

(*b*) 600 metros para voos sob todas as outras condições.

(4) Ao se conformar com as disposições do sub-regulamento (1), nos casos onde a trajectória de voo planeiada requer mudanças de direcção de mais de 15 graus uma necessidade de operador não considere obstáculos que têm uma distância lateral maior que:

(*a*) 600 metros para voos sob condições que permitem navegação de orientação de curso visual; ou

(*b*) 900 metros para voos sob todas as outras condições.

(5) Ao se conformar com as disposições deste regulamento, o operador levará conta das exigências referidas no regulamento 135.08.5 (2).

**135.08.20. Em rota**

(1) O operador de uma aeronave de Classe D poderá demonstrar que a aeronave, nas condições meteorológicas esperadas para o voo, é capaz de continuar o voo na ou sobre as altitudes mínimas relevantes para um voo seguro estabelecidas no manual de operações prescrito no regulamento 135.04.2, para um ponto 1 000 pés sobre um aeroporto no qual as exigências de desempenho podem estar em conformidade.

(2) Quando se conformando com as disposições do sub-regulamento (1) a aeronave não deverá ser assumida como estando a voar a uma altitude que excede a altitude na qual a taxa de subida é igual a 300 pés por minuto dentro das condições máximas de força especificadas no manual de voo da aeronave prescrito no regulamento 135.04.4.

**135.08.21. Aterragem nos aeródromos de destino e alternante**

O operador de uma aeronave de Classe D deverá assegurar que a massa de aterragem da aeronave não excede o máximo de massa de aterragem especificada para a altitude e para a temperatura ambiente esperada para o horário estimado para a chegada nos aeroportos de destino e alternante.

**135.08.22. Aterragem em pista seca**

(1) O operador de uma aeronave de Classe D deverá assegurar que a massa de aterragem da aeronave para horário estimado de chegada possibilita uma "paragem total" a partir dos 50 pés sobre o limiar dentro de 70 por cento sobre a distância de aterragem disponível no aeroporto de destino e em qualquer aeroporto alternante: Dado que o Director-Geral pode permitir o uso de um monitor com altura inferior a 50 pés, mas não menos de 35 pés, para procedimentos de "íngreme-aproximação" e "curto-aterragem".

(2) Ao se conformar com as as disposições do sub-regulamento (1), o operador deverá tomar em consideração:

(*a*) A condição do piso da pista e o tipo de piso da pista;

(*b*) O declive de pista na direção da descolagem; e

(*c*) As exigências referidas no regulamento 135.08.8 (2) (*a*) e (*b*).

(3) Por despachar a aeronave conforme as disposições do sub- regulamento (1), será assumido que:

(*a*) Tal aeronave irá aterrar em pista mais favorável, em ar; e

(*b*) Tal aeronave pousará na pista mais provável de ser indicada, considerando a provável velocidade do vento e direcção assim como as características de manipulação em terra da aeronave, e considerando as ajudas de aterragem e no terreno.

(4) Se o operador não puder se conformar com as disposições do sub-regulamento 3 (b) para o aeroporto de destino, a aeronave pode ser despachada se um aeroporto alternado é designado, o qual permite a total conformidade com as disposições dos sub-regulamentos (1), (2) e (3).

**135.08.23. Aterragem em pistas molhada e contaminadas**

(1) O operador de uma aeronave de Classe D deverá assegurar que, quando os boletins meteorológicos apropriados ou previsões ou uma combinação deles, indiquem que a pista à altura estimada da chegada pode estar molhada, a distância de aterragem disponível é de pelo menos 115 por cento da distância de aterragem exigida determinada conforme as disposições do regulamento 135.08.22.

(2) O operador deverá assegurar que, quando os boletins meteorológicos apropriados ou previsões ou uma combinação deles, indiquem que a pista à altura estimada da chegada pode estar contaminada, a distância de aterragem disponível é de pelo menos a distância de aterragem aprovada exigida.

(3) Uma distância de aterragem em pista molhada mais curta que a distância de aterragem requerida pelas disposições do sub-regulamento (1), mas não menos que a distância de aterragem requerida pelas disposições do regulamento 135.08.22 (1), pode ser usada se o manual de voo da aeronave referido no regulamento 135.04.4, inclui informação adicional especificada sobre distâncias de aterragem em pistas molhadas.

**SUBPARTE 9 - MANUTENÇÃO**

**135.09.1. Geral**

(1) O operador de uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial não deverá operar a aeronave a menos que tal aeronave seja sujeito de manutenção de acordo com os regulamentos na Parte 43.

(2) Um operador não deverá operar uma aeronave a menos que a mesma seja mantida e liberta para serviços de por uma organização aprovada conforme a Parte 145.

**135.09.2. Manual de controlo de manutenção do operador**

(1) O operador proverá, para o uso e orientação do pessoal de manutenção e operacional interessados, um manual de controle de manutenção, aceitável para o Director-Geral, que satisfaça as exigências do MOZ-CATS-OPS135.

(2) O operador assegurará que o manual de controle de manutenção é emendado sempre que necessário para manter a informação nele contida atualizada.

(3) Serão prontamente fornecidas cópias de todas as emendas do manual de controle de manutenção do operador para todas as organizações ou pessoas para quem o manual foi emitido.

(4) O operador deverá por a disposição do Director-Geral uma cópia do manual de controle de manutenção do operador, junto com todas as suas emendas e/ou revisões.

**135.09.3. Agenda de manutenção da aeronave**

(1) O operador de uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial deverá assegurar que a aeronave é mantido conforme uma agenda de manutenção da aeronave estabelecida pelo operador.

(2) A agenda conterá detalhes, inclusive a freqüência, de toda a manutenção a ser realizada na aeronave.

(3) A agenda incluirá um programa de segurança caso o Director-Geral determine a necessidade de existência de tal programa.

(4) A agenda de manutenção da aeronave prescrita no sub-regulamento (1) e qualquer emenda subsequente será aprovada pelo Director.

**135.09.4. Manutenção contractada a uma organização aprovada de manutenção de aeronaves**

Caso esteja a ser feita manutenção numa aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial, por um proprietário de uma organização aprovada de manutenção de aeronaves com certificação apropriada emitida nos termos da Parte 145, o operador da aeronave assegurará que toda a manutenção contratada seja feita à luz do regulamento da Parte 43.

**135.09.5. Informação contínua de aeronavegabilidade**

(1) O operador de uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial monitorará e avaliará a experiência de manutenção e operacional respeitante a aeronavegação contínua e proverá a informação tal como prescrito no Documento MOZ-CATS-OPS 135.

(2) O operador de uma aeronave de pequeno-porte para transporte aéreo comercial obterá e avaliará informação de aeronavegação contínua e recomendações disponíveis da organização responsável pela concepção do tipo e implementará acções resultantes consideradas necessárias conforme o procedimento especificado nos MOZ-CATS-OPS 135.

**135.09.6. Programa de Segurança/Garantia**

(1) Quando um Programa de Segurança for julgado necessário pelo Director-Geral de acordo com o 135.09.3 (3), o Operador deverá fornecer ao IACM a informação relacionada com a manutenção de segurança da aeronave.

**CAPÍTULO 1 – GERAL**

**138.01.1. Aplicação**

(1) Esta parte aplica-se a:

(*a*) Aeronave registada em Moçambique e envolvida em operações comerciais de ambulância aérea ( evacuação médica);

(*b*) Aeronave de registo estrangeiro , operada com um certificado de serviço subparte 129 e envolvida em operações comerciais de ambulância aérea ;

(*c*) Aeronave de registo estrangeiro envolvida em operações de ambulância aérea querendo transportar um ou mais pacientes (doentes) em Moçambique; e

(*d*) Pessoa exercendo função de tripulante de voo, pessoal de operações, e pessoal médico em relação a alguma operação de ambulância aérea realizado nos termos desta Parte.

(2) As provisões da Parte 91, Parte 121, Parte 127 e Parte 135 deve aplicar-se com as necessárias alterações de qualquer aeronave operada nos termos desta Parte.

**138.01.2. Requisitos para operações comerciais de ambulância aérea (evacuação médica)**

O operador de uma aeronave envolvida numa operação de ambulância aérea ( evacuação médica) não poderá operar a aeronave a menos que seja titular de um certificado de operador aéreo válido, emitido de acordo com a Parte 121, Parte 127 ou Parte 135, conforme cada caso, e autorizado a realizar operações de ambulância nos termos desta Parte.

**SUBPARTE 2 – TRIPULAÇÃO DE VOO**

**138.02.1. Qualificações do Piloto**

(1) Os pilotos envolvidos em operações de ambulância aérea deverão:

(*a*) Ser titulares de uma licença válida apropriada a categoria e tipo de uma aeronave de ambulância aérea e missão para fazer voos;

(*b*) Ter concluído com sucesso a formação referida na sub parte 3; e

(*c*) Com vista a gozar dos direitos constituídos nos termos dos regulamentos 138.06.3 e 138.06.5, ter em relação aos helicópteros concluído com sucesso o treino de qualificação para instrutor de voo de grau I, ou grau II em área relacionada com operações e voos

nocturnos do qual deverá constar de uma declaração para este efeito e devendo ser arquivado no seu processo pelo operador.

**138.02.2. Qualificações Médicas**

O pessoal médico, e fornecedores de serviço médico envolvidos em operações de ambulância aérea (evacuações médicas) deverão cumprir com a legislação e regulamentos relevantes dimanados pela Autoridade de Saúde de Moçambique.

**SUBPARTE 3 – FORMAÇÃO**

**138.03.1. Formação da Tripulação de Voo, Pessoal Médico e Pessoal de Operações**

(1) O operador de uma aeronave envolvida numa operação de ambulância aérea – evacuação médica deverá garantir que cada membro da tripulação de voo, membro do pessoal médico ou membro do pessoal de operações, afectos a uma operação de ambulância aérea – evacuação médica, tenham concluído com sucesso a formação inicial ou actual, conforme seja o caso, como prescrito no Documento MOZ-CATS-OPS 138.

(2) Toda a formação referida no subregulamento (1) deverá ser dirigida por uma organização de formação aprovada pelo Director-Geral.

(3) Na conclusão com sucesso da formação inicial ou corrente, conforme seja o caso, a organização de formação emitirá um certificado de competência para o membro da tripulação, membro do pessoal médico ou membro de operações em questão, que poderá ser válido por um período de 12 meses contados da última data do mês em que o certificado é emitido.

(4) O operador de uma operação de ambulância aérea deverá garantir que nenhum membro da tripulação de voo, membro do pessoal médico, membro do pessoal de operações, cujo certificado de competência expirou (caducou), seja atribuído deveres de voo na aeronave envolvida em operações de ambulância aérea até que lhe seja emitido um novo certificado de competência.

**SUBPARTE 4 – GESTÃO**

**138.04.1. Sistema de Controlo de Qualidade**

(1) O operador de uma aeronave envolvida em operações de ambulância aérea deverá ter um sistema de controlo de qualidade para o controlo e supervisão normal da operação de ambulância aérea.

(2) O sistema de controlo de qualidade do operador referido na Parte 121, Parte 127 ou Parte 135, conforme seja o caso, deverá incluir o controlo da qualidade como prescrito por esta Parte.

**138.04.2. Manual de Procedimentos**

(1) O operador de uma aeronave envolvida em operações de ambulância aérea deverá compilar um manual de procedimentos com provisões desta Subparte, para o uso e guia da tripulação de voo, pessoal médico e pessoal de operações, indicando o modo como o proprietário ou operador operará as operações de ambulância aérea.

(2) Para o proprietário ou operador de uma operação comercial de ambulância aérea, o manual de operações do operador referido na Parte 121, Parte 127 ou Parte 135, conforme seja o caso, deverá incluir os procedimentos como prescrito nesta Parte e submeter ao Director-Geral para aprovação.

(3) Se o Director-Geral tiver certeza de que o proprietário da aeronave ou operador cumprirá com as provisões desta Parte, deverá aprovar os procedimentos das operações de ambulância aérea como parte integrante do manual de operações do operador referido na Parte 121, Parte 127 ou Parte 135.

(4) O operador de uma aeronave envolvida em operações de ambulância aérea deverá à todo o tempo operar a aeronave de acordo com o manual de operações aprovado e emendas nele feitas e aprovadas.

(5) O operador de uma aeronave envolvida em operações de ambulância aérea deverá:

(*a*) Garantir que as partes do manual necessárias para a realização de um voo, sejam facilmente acessíveis à tripulação do voo, pessoal médico e pessoal de operações à bordo da aeronave;

(*b*) Fazer que o manual de procedimentos esteja disponível para uso e guia do pessoal de operações;

(*c*) Manter o manual de procedimentos actualizado; e

(*d*) Conservar o manual de procedimentos em lugar seguro.

(6) A estrutura e conteúdos do manual de procedimentos deverão ser como prescrito no Documento MOZ-CATS-OPS 138.

(7) O manual de procedimentos deverá ser revisto anualmente e actualizado de acordo com o sistema de controlo de qualidade estabelecido pelo operador nos termos do regulamento 138.04.1.

**138.04.3. Registo da Formação**

(1) O operador de uma aeronave envolvida em operações de ambulância aérea deverá manter os registos de todas as formações realizadas nos termos desta Parte por membros da tripulação de voo, pessoal médico e de operações na sua empresa, e tais registos deverão incorporar cópias de certificados indicando a conclusão da formação emitidos individualmente para cada trabalhador.

(2) O operador de uma aeronave envolvida em operações de ambulância aérea devera manter os registos de cada membro da tripulação, membro do pessoal médico e membro do pessoal de operações por um período mínimo de 12 meses contados da data em que o membro da tripulação, membro do pessoal médico e membro do pessoal de operações deixar o emprego do proprietário ou operador.

(3) A organização de formação deverá manter os registos de toda a formação realizada nos termos desta Parte por um período mínimo de 12 meses contados da data de emissão do certificado referido no subregulamento 138.03.1(3).

**138.04.4. Pressunção**

Para os efeitos desta subparte, um membro do pessoal médico deve ser considerado estar no emprego do operador da aeronave de ambulância aérea desde que lhe sejam atribuídas tarefas de voo pelo proprietário ou operador, independentemente seja este ou não remunerado por tal proprietário ou operador.

**SUBPARTE 5 – INSTRUMENTOS E EQUIPAMENTOS**

**138.05.1. Configuração da Aeronave**

(1) O operador de uma aeronave envolvida em operações de ambulância aérea deverá garantir que a aeronave usada para operação de ambulância aérea , esteja configurada de tal modo que:

(*a*) O pessoal médico tenha acesso ao paciente de modo a administrar o apoio médico, e

(*b*) Exista acesso e espaço necessários para garantir que o paciente seja mantido, e que um adequada apoio de ventilação da posição do assento de segurança do pessoal médico seja fornecido.

(2) Se o operador pretender modificar a aeronave de modo a cumprir com as provisões desta Subparte, este deverá obter prévia aprovação por escrito do Director-Geral para o efeito.

(3) O desenho e configuração de uma aeronave que esteja a ser utilizada em operações de ambulância aérea deverá ter uma entrada que permita manobras do paciente durante o carregamento e descarregamento sem comprometer a estabilidade do paciente ou funcionamento do equipamento médico.

**138.05.2. Equipamento Eléctrico e Luzes**

(1) O operador de uma aeronave envolvida em operações de ambulância aérea deverá garantir que:

(*a*) Esteja disponível o equipamento de luzes adequadas na área de cuidados do paciente;

(*b*) Seja fornecido o equipamento portátil de luz para uso em caso de falha do principal sistema eléctrico;

(*c*) O «cockpit» ou a cabine de voo, conforme seja o caso, esteja iluminado na área de cuidados do paciente durante operações nocturnas; ou alternativamente, onde tais protecções não sejam possíveis, deverá garantir que somente uma luz vermelha de pequena intensidade seja usada na área de cuidados do paciente;

(*d*) A operação normal de qualquer equipamento da aeronave não seja comprometida; e

(*e*) A potência eléctrica de suficiente capacidade seja fornecida para acomodar equipamento médico especializado.

**138.05.3. Sistemas de Comunicação**

(1) O operador de uma aeronave envolvida em operações de ambulância aérea não deverá operar a aeronave:

(*a*) A menos que a aeronave esteja equipada com meios para estabelecer comunicação de dupla via com a base do despacho; e

(*b*) Quando a aeronave estiver equipada com um sistema inter-telefone, que fornece uma comunicação de dupla via entre os membros da tripulação do voo e os membros do pessoal médico, a menos que o piloto possa isolar-se desse sistema.

**138.05.4. Restrições do Paciente, incubadoras e macas**

(1) O operador de uma aeronave envolvida em operações de ambulância aérea não deverá operar uma aeronave a menos que:

(*a*) esta esteja equipada com:

(*i*) Uma correia de restrição aprovada para cada paciente; e

(*ii*) Se aplicável, um dispositivo de restrição adicional para uma criança ou um jovem que não esta adequadamente restrito com a correia de restrição referida no paragrafo (a);

(*b*) Esta esteja equipada com:

(*i*) Uma maca e um sistema de montagem que seja bastante forte para suportar o peso da pessoa não inferior à 120 kilogramas, e que seja suficientemente rígido para resistir as forças incorridas durante a ressuscitação cardiopulmonar; e

(*ii*) Uma incubadora, a menos que a incubadora seja normalmente assegurada na posição.

(2) A maca ou incubadora deverão estar somente posicionadas:

(*a*) Para permitir ao pessoal médico uma visão clara de, e acesso ao paciente para realizar monitoria e intervenção terapêutica quando necessária;

(*b*) De modo a não bloqueiar o acesso as saídas normais e de emergência;

(*c*) De modo a não interferir com qualquer operação de qualquer controlo da aeronave; e

(*d*) A não restringir acesso a qualquer equipamento de emergência.

(3) O anexo a cama ou incubadora para a estrutura da aeronave devera permitir seu rápido despacho para evacuação.

(4) Todos os sistemas de restrição a serem usados na aeronave deverão ser aprovados pelo Director-Geral.

(5) Medidas adequadas deverão ser tomadas para proteger o piloto, os controlos da aeronave, os equipamentos de comunicação e navegação de qualquer interferência do paciente, pessoal médico ou equipamento médico na cabine da aeronave durante o voo ou durante o carregamento.

**138.05.5. Equipamento Médico**

(1) O operador de uma aeronave envolvida em operações de ambulância aérea deverá garantir que:

(*a*) Qualquer equipamento médico abastecido ou outros itens na cabine da aeronave deverá estar:

(*i*) Normalmente seguro de acordo com as práticas da aviação;

(*ii*) De tal forma posicionado que não faça ou não esteja igualmente a:

(*aa*) Causar ferimentos a qualquer pessoal na cabine da aeronave;

(*bb*) Obstruir acesso a qualquer saída regular ou de emergência;

(*cc*) Obstruir acesso a qualquer equipamento de emergência;

(*ii*) Apropriadamente certificada pelo fabricante para uso; e

(*b*) Qualquer equipamento médico a transportar e que transmita qualquer sinal tenha sido previamente:

(*i*) Certificado pelo fabricante para uso na aeronave ou tendo sido certificado por uma autoridade de aviação aceitável pelo Director-Geral para uso na aeronave ; e

(*ii*) Testado para garantir que não interfira com qualquer sistema da aeronave, em particular com o equipamento aviónico da aeronave, e que tal equipamento aviónico não interfira com o funcionamento normal do equipamento médico.

**138.05.6. Oxigénio e outros cilindros de gás**

(1) Se uma aeronave envolvida numa operação de ambulância aérea estiver equipada com cilindros de gás para objectivos médicos, estes deverão:

(*a*) Ser transportados de acordo com as provisões da Parte 92 ; e

(*b*) Se estiverem dentro da cabine, estar posicionados de tal modo que nenhuma parte delas deva constituir um forte perigo para qualquer pessoa dentro da cabine, os manómetros de pressão estejam colocados e visíveis para uso, e que as válvulas de fecho e mudança estejam acessíveis; ou

(*c*) Se estiverem fora da cabine, estar posicionados de tal modo que a linha de manómetros de pressão estejam visíveis para uso e que as válvulas de pressão estejam instaladas dentro da cabine.

(2) Todos os cilindros de gás portáteis deverão estar normalmente seguros durante o voo.

(3) Todos as saídas de gás deverão estar claramente marcadas para a sua identificação assim como para o seu funcionamento e o gás deverá ser abastecido de acordo com o aplicável (inserir nos regulamentos de Moçambique aplicáveis).

(4) O operador de uma aeronave envolvida em operações de ambulância aérea deverá garantir que todo o oxigénio e os cilindros de gás usados na aeronave estejam certificados pelo fabricante para uso a altitudes de pressão em que estes devam ser usados, e deverá guardar um registo dessa certificação conjuntamente os números de série dos cilindros.

(5) Todo o oxigénio e cilindros de gás médico usados na operação de ambulância aérea deverão ter uma revisão anual e cinco anos de inspecção hidrostática por uma facilidade de teste aprovado pelo Departamento de (inserido na autoridade de Moçambique apropriada). Tais cilindros deverão ser marcados com um auto-colante claramente visível para a tripulação de voo e pessoal médico e que mostre que estes estão aprovados para uso em serviço e que também indique a data da próxima revisão.

(6) Quando os cilindros sejam parte integrante da configuração da aeronave, a instalação deverá ser aprovada pelo Director-Geral.

**138.05.7. Fluidos Intra-venenosos.**

(1) Garrafas de vidro para fluidos intra venenosos não deverão ser usados na aeronave envolvida numa operação de ambulância aérea a menos que seja absolutamente inevitável.

(2) Um conjunto de cabides ou ganchos devidamente colocados num lugar adequado deverá estar disponível devendo esses suportes:

(*a*) Estar colocados ou montados de forma amena para prevenir traumas na cabeça de qualquer pessoal na cabine da aeronave; e

(*b*) Ter uma configuração que possa prevenir um desprendimento acidenta das garrafas de intra venenos no caso de uma turbulência, uma aterragem brusca ou uma situação de emergência.

**SUBPARTE 6 – Operações de Voo**

**138.06.1. Controlo de Operações**

(1) O operador de uma aeronave envolvida em operações de ambulância aérea deverá garantir que tem acesso a um médico formado em operações de transporte aéreo médico para poder consultar sobre:

(*a*) A conveniência ou prudência do transporte aéreo do paciente;

(*b*) A classe da aeronave de evacuação médica exigida para o transporte;

(*c*) O nível de cuidados requeridos ao paciente;

(*d*) O equipamento médico necessário na cabine da aeronave; e

(*e*) Precauções a serem tomadas durante o voo e durante a transporte em terra.

(2) O pessoal médico na cabine da aeronave deverá ser responsável pelos cuidados do paciente e de tempo em tempo pela unidade médica de despacho até o tempo de entrega do paciente a unidade médica recebedora.

(3) O piloto comandante da aeronave deverá à todo o momento ser responsável pela segurança da operação da aeronave.

**138.06.2. Base de Despacho**

(1) O operador de uma aeronave envolvida em operações de ambulância aérea deverá garantir que uma pessoa com conhecimentos razoáveis de aviação, serviço de tráfego aéreo, procedimentos de segurança e emergência, técnicas de navegação e influência de tempo, seja responsável pela base de despacho.

(2) O operador deverá estabelecer um centro de operações equipado adequadamente para que as operações de ambulância aérea sejam controladas.

(3) O mínimo de requisitos a serem observados com relação ao subregulamento (2) estão descritos no Documento MOZ-CATS-OPS 138.

**138.06.3. Aterragens**

(1) O piloto comandante de uma aeronave envolvida na operação de ambulância aérea fica isento da proibição de aterrar na estrada pública nos termos do Regulamento 91.06.1(b);

(2) O piloto comandante de um helicóptero envolvido numa operação de ambulância aérea fica isento das restrições impostas pelo Regulamento 91.07.4(2).

(3) Não obstante as provisões do Regulamento 91.07.4(2), o piloto comandante deverá fazer uso destes direitos somente se não existir um lugar viável alternativo para aterrar e enquanto encetar cuidados extremos de segurança da aeronave de propriedade e pessoas em terra.

**138.06.4. Carregamento e Descarregamento**

(1) O piloto comandante de um helicóptero envolvido numa operação de ambulância aérea deverá somente carregar ou descarregar um paciente com os rotores ligados:

(*a*) Sob restritas circunstancias controladas;

(*b*) Nos momentos de uma emergências muito séria; e

(*c*) Se o carregamento ou descarregamento de um paciente for feito por uma devidamente treinada.

(2) As provisões deverão ser feita no Manual de Procedimentos referido no Regulamento 138.04.2 sobre as circunstâncias e procedimentos para rápido carregamento e descarregamento do paciente.

(3) O pessoal médico deverá informar o piloto comandante sobre qualquer aumento de equipamento para permitir fazer o cálculo do peso e balanceamento da aeronave.

**138.06.5. Voo Nocturno**

O piloto comandante de um helicóptero usado numa operação de ambulância aérea não poderá realizar qualquer voo de ambulância aérea à noite a menos que o helicóptero esteja certificado para voo por instrumentos e que seja operado de acordo com o seu manual de voo por instrumentos, desde que em qualquer outro caso o voo de ambulância aérea realizado sob VMC:

(*a*) Possa continuar para um hospital de destino iluminado ou aeródromo aprovado para operações nocturnas por não mais de 45 minutos depois do pôr do sol; e

(*b*) Possa começar esse voo dentro de 45 minutos antes de nascer do sol.

**SUBPARTE 7 – Outras Operações**

**138.07.1. Controlo de Infecção e contaminação de fluidos**

(1) O operador de uma aeronave envolvida em operações de ambulância aérea deverá garantir que:

(*a*) Todo o funcionário, antes de realizar as suas tarefas, ou limpeza da aeronave, deverá:

(*i*) Estar familiarizado com algum procedimento de controlo de infecção aplicável na a aeronave;

(*ii*) Tomar apropriadas precauções antes da realização da tarefa ou limpeza da aeronave, como prescrito pela Autoridade de Saúde de Moçambique e nas outras disposições relevantes publicados no Manual de Procedimentos referido no Regulamento 138.04.2; e

(*b*) Essa aeronave não deverá ser operada a menos que esteja equipada com medidas para proteger a aeronave contra contaminação de fluidos.

**SUBPARTE 8 – Manutenção**

**138.08.1. Manutenção da aeronave**

(1) O operador de uma aeronave envolvida em operações de ambulância aérea devera garantir que qualquer pessoa envolvida na manutenção da aeronave tenha um conhecimento das modificações do interior da aeronave e do equipamento médico à bordo.

**138.08.2. Manutenção do equipamento médico**

(1) Todos os equipamentos usados na operação de ambulância aérea, deverão ser mantidos de acordo com as recomendações do fabricante.

(2) A manutenção deste equipamento médico é da responsabilidade do fornecedor do serviço de operação aérea de ambulância.

**CAPÍTULO 1 – GERAL**

**138.01.1. Aplicação**

(1) Esta parte aplica-se a:

(*a*) Aeronave registada em Moçambique e envolvida em operações comerciais de ambulância aérea (evacuação médica);

(*b*) Aeronave de registo estrangeiro , operada com um certificado de serviço sub Parte 129 e envolvida em operações comerciais de ambulância aérea ;

(*c*) Aeronave de registo estrangeiro envolvida em operações de ambulância aérea querendo transportar um ou mais pacientes (doentes) em Moçambique; e

(*d*) Pessoa exercendo função de tripulante de voo, pessoal de operações, e pessoal médico em relação a alguma operação de ambulância aérea realizado nos termos desta Parte.

(2) As provisões da Parte 91, Parte 121, Parte 127 e Parte 135 deve aplicar-se com as necessárias alterações de qualquer aeronave operada nos termos desta Parte.

**138.01.2. Requisitos para operações comerciais de ambulância aérea (evacuação médica).**

O operador de uma aeronave envolvida numa operação de ambulância aérea ( evacuação médica) não poderá operar a aeronave a menos que seja titular de um certificado de operador aéreo valido, emitido de acordo com a Parte 121, Parte 127 ou Parte 135, conforme cada caso, e autorizado a realizar operações de ambulância nos termos desta Parte.

**SUBPARTE 2 – TRIPULAÇÃO DE VOO**

**138.02.1. Qualificações do Piloto**

(1) Os pilotos envolvidos em operações de ambulância aérea deverão:

(*a*) Ser titulares de uma licença válida apropriada a categoria e tipo de uma aeronave de ambulância aérea e missão para fazer voos;

(*b*) Ter concluído com sucesso a formação referida na sub parte 3; e

(*c*) Com vista a gozar dos direitos constituídos nos termos dos regulamentos 138.06.3 e 138.06.5, ter em relação aos helicópteros concluído com sucesso o treino de qualificação para instrutor de voo de grau I, ou Grau II em área relacionada com operações e voos nocturnos do qual deverá constar de uma declaração para este efeito e devendo ser arquivado no seu processo pelo operador.

**138.02.2. Qualificações Médicas**

O pessoal médico, e fornecedores de serviço médico envolvidos em operações de ambulância aérea (evacuações médicas) deverão cumprir com a legislação e regulamentos relevantes dimanados pela Autoridade de Saúde de Moçambique.

**SUBPARTE 3 – FORMAÇÃO**

**138.03.1. Formação da Tripulação de Voo, Pessoal Médico e Pessoal de Operações**

(1) O operador de uma aeronave envolvida numa operação de ambulância aérea–evacuação médica deverá garantir que cada membro da tripulação de voo, membro do pessoal medico ou membro do pessoal de operações, afectos a uma operação de ambulância aérea – evacuação médica, tenham concluído com sucesso a formação inicial ou actual, conforme seja o caso, como prescrito no Documento MOZ-CATS-OPS 138.

(2) Toda a formação referida no sub-regulamento (1) deverá ser dirigida por uma organização de formação aprovada pelo Director-Geral.

(3) Na conclusão com sucesso da formação inicial ou corrente, conforme seja o caso, a organização de formação emitirá um certificado de competência para o membro da tripulação, membro do pessoal médico ou membro de operações em questão, que poderá ser válido por um período de 12 meses contados da última data do mês em que o certificado é emitido.

(4) O operador de uma operação de ambulância aérea deverá garantir que nenhum membro da tripulação de voo, membro do pessoal médico, membro do pessoal de operações, cujo certificado de competência expirou (caducou), seja atribuído deveres de voo na aeronave envolvida em operações de ambulância aérea ate que lhe seja emitido um novo certificado de competência.

**SUBPARTE 4 – GESTÃO**

**138.04.1. Sistema de Controlo de Qualidade**

(1) O operador de uma aeronave envolvida em operações de ambulância aérea devera ter um sistema de controlo de qualidade para o controlo e supervisão normal da operação de ambulância aérea.

(2) O sistema de controlo de qualidade do operador referido na Parte 121, Parte 127 ou Parte 135, conforme seja o caso, deverá incluir o controlo da qualidade como prescrito por esta Parte.

**138.04.2. Manual de Procedimentos**

(1) O operador de uma aeronave envolvida em operações de ambulância aérea deverá compilar um manual de procedimentos com provisões desta Sub parte, para o uso e guia da tripulação de voo, pessoal médico e pessoal de operações, indicando o modo como o proprietário ou operador operará as operações de ambulância aérea.

(2) Para o proprietário ou operador de uma operação comercial de ambulância aérea, o manual de operações do operador referido na Parte 121, Parte 127 ou Parte 135, conforme seja o caso, deverá incluir os procedimentos como prescrito nesta Parte e submeter ao Director-Geral para aprovação.

(3) Se o Director-Geral tiver certeza de que o proprietário da aeronave ou operador cumprirá com as provisões desta Parte, deverá aprovar os procedimentos das operações de ambulância aérea como parte integrante do manual de operações do operador referido na Parte 121, Parte 127 ou Parte 135.

(4) O operador de uma aeronave envolvida em operações de ambulância aérea deverá à todo o tempo operar a aeronave de acordo com o manual de operações aprovado e emendas nele feitas e aprovadas.

(5) O operador de uma aeronave envolvida em operações de ambulância aérea deverá:

(*a*) Garantir que as partes do manual necessárias para a realização de um voo, sejam facilmente acessíveis à tripulação do voo, pessoal médico e pessoal de operações à bordo da aeronave;

(*b*) Fazer que o manual de procedimentos esteja disponível para uso e guia do pessoal de operações;

(*c*) Manter o manual de procedimentos actualizado; e

(*d*) Conservar o manual de procedimentos em lugar seguro.

(6) A estrutura e conteúdos do manual de procedimentos deverão ser como prescrito no Documento MOZ-CATS--OPS 138.

(7) O manual de procedimentos deverá ser revisto anualmente e actualizado de acordo com o sistema de controlo de qualidade estabelecido pelo operador nos termos do regulamento 138.04.1.

**138.04.3. Registo da Formação**

(1) O operador de uma aeronave envolvida em operações de ambulância aérea deverá manter os registos de todas as formações realizadas nos termos desta Parte por membros da tripulação de voo, pessoal médico e de operações na sua empresa, e tais registos deverão incorporar copias de certificados indicando a conclusão da formação emitidos para individualmente para cada trabalhador.

(2) O operador de uma aeronave envolvida em operações de ambulância aérea devera manter os registos de cada membro da tripulação, membro do pessoal médico e membro do pessoal de operações por um período mínimo de 12 meses contados da data em que o membro da tripulação, membro do pessoal médico e membro do pessoal de operações deixar o emprego do proprietário ou operador.

(3) A organização de formação deverá manter os registos de toda a formação realizada nos termos desta Parte por um período mínimo de 12 meses contados da data de emissão do certificado referido no sub regulamento 138.03.1(3).

**138.04.4. Presunção**

Para os efeitos desta sub parte, um membro do pessoal medico deve ser considerado estar no emprego do operador da aeronave de ambulância aérea desde que lhe sejam atribuídas tarefas de voo pelo proprietário ou operador, independentemente seja este ou não remunerado por tal proprietário ou operador.

**SUBPARTE 5 – INSTRUMENTOS E EQUIPAMENTOS**

**138.05.1. Configuração da Aeronave**

(1) O operador de uma aeronave envolvida em operações de ambulância aérea deverá garantir que a aeronave usada para operação de ambulância aérea , esteja configurada de tal modo que:

*(a)* O pessoal médico tenha acesso ao paciente de modo a administrar o apoio médico, e

(*b*) Exista acesso e espaço necessários para garantir que o paciente seja mantido, e que um adequada apoio de ventilação da posição do assento de segurança do pessoal medico seja fornecido.

(2) Se o operador pretender modificar a aeronave de modo a cumprir com as provisões desta Subparte, este deverá obter previa aprovação por escrito do Director-Geral para o efeito.

(3) O desenho e configuração de uma aeronave que esteja a ser utilizada em operações de ambulância aérea deverá ter uma entrada que permita manobras do paciente durante o carregamento e descarregamento sem comprometer a estabilidade do paciente ou funcionamento do equipamento médico.

**138.05.2. Equipamento Eléctrico e Luzes**

(1) O operador de uma aeronave envolvida em operações de ambulância aérea deverá garantir que:

(*a*) Esteja disponível o equipamento de luzes adequadas na área de cuidados do paciente;

(*b*) Seja fornecido o equipamento portátil de luz para uso em caso de falha do principal sistema eléctrico;

(*c*) O «cockpit» ou a cabine de voo, conforme seja o caso, esteja iluminado na área de cuidados do paciente durante operações nocturnas; ou alternativamente, onde tais protecções não sejam possíveis, deverá garantir que somente uma luz vermelha de pequena intensidade seja usada na área de cuidados do paciente;

(*d*) A operação normal de qualquer equipamento da aeronave não seja comprometida; e

(e) A potência eléctrica de suficiente capacidade seja fornecida para acomodar equipamento médico especializado.

**138.05.3. Sistemas de Comunicação**

(1) O operador de uma aeronave envolvida em operações de ambulância aérea não deverá operar a aeronave:

(*a*) A menos que a aeronave esteja equipada com meios para estabelecer comunicação de dupla via com a base do despacho;

(*b*) Quando a aeronave estiver equipada com um sistema inter telefone, que fornece uma comunicação de dupla via entre os membros da tripulação do voo e os membros do pessoal médico, a menos que o piloto possa isolar se desse sistema.

**138.05.4. Restrições do Paciente, incubadoras e macas**

(1) O operador de uma aeronave envolvida em operações de ambulância aérea não deverá operar uma aeronave a menos que:

(*a*) Esta esteja equipada com:

(*i*) Uma correia de restrição aprovada para cada paciente; e

(*ii*) Se aplicável, um dispositivo de restrição adicional para uma criança ou um jovem que não esta adequadamente restrito com a correia de restrição referida no paragrafo (*a*);

(b) esta esteja equipada com:

(*i*) Uma maca e um sistema de montagem que seja bastante forte para suportar o peso da pessoa não inferior à 120 kilogramas, e que seja suficientemente rígido para resistir as forças incorridas durante a ressuscitarão cardiopulmonar; e

(*ii*) Uma incubadora, a menos que a incubadora seja normalmente assegurada na posição.

(2) A maca ou incubadora deverão estar somente posicionadas:

(*a*) Para permitir ao pessoal médico uma visão clara de, e acesso ao paciente para realizar monitoria e intervenção terapêutica quando necessária;

(*b*) De modo a não bloqueia o acesso as saídas normais e de emergência;

(*c*) De modo a não interferir com qualquer operação de qualquer controlo da aeronave; e

(*d*) A não restringir acesso a qualquer equipamento de emergência.

(3) O anexo a cama ou incubadora para a estrutura da aeronave devera permitir seu rápido despacho para evacuação.

(4) Todos os sistemas de restrição a serem usados na aeronave deverão ser aprovados pelo Director-Geral.

(5) Medidas adequadas deverão ser tomadas para proteger o piloto, os controlos da aeronave, os equipamentos de comunicação e navegação de qualquer interferência do paciente, pessoal médico ou equipamento médico na cabine da aeronave durante o voo ou durante o carregamento.

**138.05.5. Equipamento Médico**

(1) O operador de uma aeronave envolvida em operações de ambulância aérea deverá garantir que:

(*a*) Qualquer equipamento médico abastecido ou outros itens na cabine da aeronave deverá estar:

(*i*) Normalmente seguro de acordo com as praticas da aviação;

(*ii*) De tal forma posicionado que não faça ou não esteja igualmente a:

(*aa*) Causar ferimentos a qualquer pessoal na cabine da aeronave;

(*bb*) Obstruir acesso a qualquer saída regular ou de emergência;

(*cc*) Obstruir acesso a qualquer equipamento de emergência;

(*ii*) Apropriadamente certificada pelo fabricante para uso.

(*b*) Qualquer equipamento médico a transportar e que transmita qualquer sinal tenha sido previamente:

(*i*) Certificado pelo fabricante para uso na aeronave ou tendo sido certificado por uma autoridade de aviação aceitável pelo Director-Geral para uso na aeronave ; e

(*ii*) Testado para garantir que não interfira com qualquer sistema da aeronave, em particular com o equipamento aviónico da aeronave, e que tal equipamento aviónico não interfira com o funcionamento normal do equipamento médico.

**138.05.6. Oxigénio e outros cilindros de gás**

(1) Se uma aeronave envolvida numa operação de ambulância aérea estiver equipada com cilindros de gás para objectivos médicos, estes deverão:

(*a*) Ser transportados de acordo com as provisões da Parte 92 ; e

(*b*) Se estiverem dentro da cabine, estar posicionados de tal modo que nenhuma parte delas deva constituir um forte perigo para qualquer pessoa dentro da cabine, os manómetros de pressão estejam colocados e visíveis para uso, e que as válvulas de fecho e mudança estejam acessíveis; ou

(*c*) Se estiverem fora da cabine, estar posicionados de tal modo que a linha de manómetros de pressão estejam visíveis para uso e que as válvulas de pressão estejam instaladas dentro da cabine.

(2) Todos os cilindros de gás portáteis deverão estar normalmente seguros durante o voo.

(3) Todos as saídas de gás deverão estar claramente marcadas para a sua identificação assim como para o seu funcionamento e o gás deverá ser abastecido de acordo com o aplicável (inserir nos regulamentos de Moçambique aplicáveis).

(4) O operador de uma aeronave envolvida em operações de ambulância aérea deverá garantir que todo o oxigénio e os cilindros de gás usados na aeronave estejam certificados pelo fabricante para uso a altitudes de pressão em que estes devam ser usados, e deverá guardar um registo dessa certificação conjuntamente os números de série dos cilindros.

(5) Todo o oxigénio e cilindros de gás médico usados na operação de ambulância aérea deverão ter uma revisão anual e cinco anos de inspecção hidrostática por uma facilidade de teste aprovado pelo Departamento de (inserido na autoridade de Moçambique apropriada). Tais cilindros deverão ser marcados com um auto-colante claramente visível para a tripulação de voo e pessoal médico e que mostre que estes estão aprovados para uso em serviço e que também indique a data da próxima revisão.

(6) Quando os cilindros sejam parte integrante da configuração da aeronave, a instalação deverá ser aprovada pelo Director-Geral.

**138.05.7. Fluidos Intra venenosos.**

(1) Garrafas de vidro para fluidos intra venenosos não deverão ser usados na aeronave envolvida numa operação de ambulância aérea a menos que seja absolutamente inevitável.

(2) Um conjunto de cabides ou ganchos devidamente colocados num lugar adequado deverá estar disponível devendo esses suportes:

(*a*) Estar colocados ou montados de forma amena para prevenir traumas na cabeça de qualquer pessoal na cabine da aeronave; e

(*b*) Ter uma configuração que possa prevenir um desprendimento acidenta das garrafas de intra venenos no caso de uma turbulência, uma aterragem brusca ou uma situação de emergência.

## SUBPARTE 6 – Operações de Voo

### 138.06.1. Controlo de Operações

(1) O operador de uma aeronave envolvida em operações de ambulância aérea deverá garantir que tem acesso a um médico formado em operações de transporte aéreo médico para poder consulta sobre:

(*a*) A conveniência ou prudência do transporte aéreo do paciente;

(*b*) A classe da aeronave de evacuação médica exigida para o transporte;

(*c*) O nível de cuidados requeridos ao paciente;

(*d*) O equipamento médico necessário na cabine da aeronave; e

(*e*) Precauções a serem tomadas durante o voo e durante a transporte em terra.

(2) O pessoal médico na cabine da aeronave deverá ser responsável pelos cuidados do paciente e de tempo em tempo pela unidade medica de despacho até o tempo de entrega do paciente a unidade médica recebedora.

(3) O piloto comandante da aeronave deverá à todo o momento ser responsável pela segurança da operação da aeronave.

### 138.06.2. Base de Despacho

(1) O operador de uma aeronave envolvida em operações de ambulância aérea deverá garantir que uma pessoa com conhecimentos razoáveis de aviação, serviço de tráfego aéreo, procedimentos de segurança e emergência, técnicas de navegação e influência de tempo, seja responsável pela base de despacho.

(2) O operador deverá estabelecer um centro de operações equipado adequadamente para que as operações de ambulância aérea sejam controladas.

(3) O mínimo de requisitos a serem observados com relação ao sub regulamento (2) estão descritos no Documento MOZ-CATS-OPS 138.

### 138.06.3. Aterragens

(1) O piloto comandante de uma aeronave envolvida na operação de ambulância aérea fica isento da proibição de aterrar na estrada pública nos termos do Regulamento 91.06.1(b);

(2) O piloto comandante de um helicóptero envolvido numa operação de ambulância aérea fica isento das restrições impostas pelo Regulamento 91.07.4(2).

(3) Não obstante as provisões do Regulamento 91.07.4(2), o piloto comandante deverá fazer uso destes direitos somente se não existir um lugar viável alternativo para aterrar e enquanto encetar cuidados extremos de segurança da aeronave de propriedade e pessoas em terra.

### 138.06.4. Carregamento e Descarregamento

(1) O piloto comandante de um helicóptero envolvido numa operação de ambulância aérea deverá somente carregar ou descarregar um paciente com os rotores ligados:

(*a*) Sob restritas circunstancias controladas;

(*b*) Nos momentos de uma emergências muito séria; e

(*c*) Se o carregamento ou descarregamento de um paciente for feito por uma devidamente treinada.

(2) As provisões deverão ser feitas no Manual de Procedimentos referido no Regulamento 138.04.2 sobre as circunstâncias e procedimentos para rápido carregamento e descarregamento do paciente.

(3) O pessoal médico deverá informar o piloto comandante sobre qualquer aumento de equipamento para permitir fazer o cálculo do peso e balanceamento da aeronave.

### 138.06.5. Voo Nocturno

O piloto comandante de um helicóptero usado numa operação de ambulância aérea não poderá realizar qualquer voo de ambulância aérea à noite a menos que o helicóptero esteja certificado para voo por instrumentos e que seja operado de acordo com o seu manual de voo por instrumentos: Desde que em qualquer outro caso o voo de ambulância aérea realizado sob VMC:

(*a*) Possa continuar para um hospital de destino iluminado ou aeródromo aprovado para operações nocturnas por não mais de 45 minutos depois do pôr do sol; e

(*b*) Possa começar esse voo dentro de 45 minutos antes do nascer do sol.

## SUBPARTE 7 – Outras Operações

### 138.07.1. Controlo de Infecção e contaminação de fluidos

(1) O operador de uma aeronave envolvida em operações de ambulância aérea deverá garantir que:

(*a*) Todo o funcionário, antes de realizar as suas tarefas, ou limpeza da aeronave, deverá:

(*i*) Estar familiarizado com algum procedimento de controlo de infecção aplicável na a aeronave;

(*ii*) Tomar apropriadas precauções antes da realização da tarefa ou limpeza da aeronave, como prescrito pela Autoridade de Saúde de Moçambique e nas outras disposições relevantes publicados no Manual de Procedimentos referido no Regulamento 138.04.2; e

(*b*) Essa aeronave não deverá ser operada a menos que esteja equipada com medidas para proteger a aeronave contra contaminação de fluidos.

## SUBPARTE 8 – Manutenção

### 138.08.1. Manutenção da aeronave

(1) O operador de uma aeronave envolvida em operações de ambulância aérea devera garantir que qualquer pessoa envolvida na manutenção da aeronave tenha um conhecimento das modificações do interior da aeronave e do equipamento médico à bordo.

### 138.08.2. Manutenção do equipamento médico

(1) Todos os equipamentos usados na operação de ambulância aérea, deverão ser mantidos de acordo com as recomendações do fabricante.

(2) A manutenção deste equipamento médico é da responsabilidade do fornecedor do serviço de operação aérea de ambulância.

# MOZ-CAR PARTE 145

## Organização de Manutenção de Aeronaves

### 145.01 – GERAL

**145.01.1. Aplicabilidade**

(1) A Parte 145 determina os requisitos para a emissão de aprovações a organizações para que possam efectuar manutenção, manutenção preventiva e modificações nas aeronaves e produtos aeronáuticos e determina as regras gerais de funcionamento para uma Organização de Manutenção Aprovada (OMA).

(2) Uma Organização de Manutenção localizada no Estrangeiro poderá ser aprovada pela Autoridade se:

*(a)* A Autoridade achar necessidade e pertinência para a concessão de tal aprovação; e

*(b)* A tal Organização de Manutenção cumprir com as provisões desta Parte.

145.01.2 Definições

(1) Para os fins da Parte 145, devem aplicar-se as seguintes definições:

*(a)* **Autoridade –** Órgão Regulador Aeronáutico Nacional ou outra Instituição Estrangeira equiparada.

*(b)* **Administrador responsável** – A pessoa que a Autoridade considere aceitável, investida de autoridade corporativa para garantir que todas as actividades de operações e manutenção se possam financiar e executar em conformidade com os padrões exigidos pela Autoridade, e quaisquer requisitos adicionais definidos pelo operador.

*(c)* **Alojamento –** Refere-se a edificações, hangares e outras estruturas para alojar os equipamentos e materiais necessários a uma organização de manutenção e que:

*(i)* Forneçam um espaço de trabalho para as actividades de manutenção, manutenção preventiva, ou modificações para as quais a organização de manutenção esteja certificada e qualificada;

*(ii)* Forneçam estruturas para a devida protecção de aeronaves, células, motores de aeronaves, hélices, dispositivos, componentes, peças e seus subconjuntos durante a desmontagem, limpeza, inspecção, reparação, modificação, montagem e teste; e

*(iii)* Permitam o armazenamento, segregação e protecção adequados de materiais, peças e provisões;

*(d)* **Aprovação para colocação em serviço –** Uma certificação emitida por um representante de uma organização de manutenção aprovada em como a manutenção, manutenção preventiva ou modificações feitas numa aeronave, célula, motor de aeronave, hélice, dispositivo ou componente foi executada utilizando os métodos, técnicas e práticas determinados no manual de manutenção actualizado do fabricante ou nas instruções para navegabilidade contínua preparadas pelo seu fabricante, ou utilizando outros métodos, técnicas e práticas consideradas aceitáveis pela Autoridade.

*(e)* **Artigo –** Qualquer item, incluindo mas não limitado a, uma aeronave, célula, motor de aeronave, hélice, dispositivo, acessório, conjunto, subconjunto, sistema, subsistema, componente, unidade, produto ou peça.

*(f)* **Assinatura –** A identificação única de um indivíduo usada como forma de autenticar uma entrada no registo de manutenção ou o registo de manutenção. Uma assinatura poderá ser à mão, electrónica ou sob qualquer outra forma aceitável para a Autoridade.

*(g)* **Calibração –** Um conjunto de operações, executadas de acordo com um procedimento documentado definido, que comparam a medição efectuada por um dispositivo de medição ou padrão de trabalho com os padrões de um organismo de pesos e medidas reconhecido, a fim de detectar e notificar ou eliminar, pelo ajuste, erros no dispositivo de medição, padrão de trabalho ou produto de aeronáutica testados.

*(h)* **Compósito –** Materiais estruturais constituídos por substâncias, incluindo, mas não limitado a, madeira, metal, cerâmica, plástico, materiais de fibra reforçada, grafite, boro ou époxi, com agentes de reforço incorporados que podem assumir a forma de filamentos, folhas, pós ou flocos de um material diferente.

*(i)* **Conformidade de manutenção –** Um documento que contém uma certificação que confirma que o trabalho de manutenção ao qual diz respeito foi efectuado de uma forma satisfatória, tanto de acordo com os dados aprovados, como com os procedimentos descritos no manual de procedimentos da organização de manutenção.

*(j)* **Dados aprovados –** Informação técnica aprovada pela Autoridade.

*(k)* **Directamente responsável** – Significa ter a responsabilidade pelo trabalho feito por uma organização de manutenção aprovada que executa a manutenção, manutenção preventiva, as alterações ou outras funções que afectam a navegabilidade da aeronave. Uma pessoa directamente responsável não necessita de estar fisicamente a observar e a orientar constantemente cada trabalhador mas deve estar disponível para ser consultado sobre assuntos que necessitem de instruções ou decisões tomadas por uma autoridade superior.

*(l)* **Dispositivo de medição –** Um calibrador calibrado, padrão, equipamento e equipamento de teste que se destinam a serem utilizados para testar, medir ou calibrar outros dispositivos de medição. Não deve ser utilizado para testar, medir ou calibrar um produto aeronáutico.

*(m)* **Especificações de operações da OMA –** As especificações de operações da OMA descrevem as qualificações (classe e/ou limitadas) em detalhe e irão conter ou referir especificações de materiais ou processos utilizados na execução de trabalhos de reparação, juntamente com quaisquer limitações que se apliquem à organização de manutenção. Este documento é assinado pelo administrador responsável e pela Autoridade.

*(n)* **Ferramentas, equipamento e equipamento de teste –** Usados por uma OMA para a execução de uma manutenção ou calibração numa aeronave ou produto aeronáutico.

*(o)* **Instalações –** Uma unidade física, que inclui o terreno, os edifícios e o equipamento, que fornece os meios para a execução da manutenção, manutenção preventiva, ou modificações de qualquer artigo.

*(p)* **Manual de procedimentos da organização de manutenção –** Um documento endossado pelo responsável da organização de manutenção que pormenoriza a estrutura da organização de manutenção e as responsabilidades de gestão, âmbito de trabalho, descrição das instalações, procedimentos de manutenção, garantia da qualidade ou sistemas de inspecção.

*(q)* **Manutenção de linha –** Qualquer manutenção não programada resultante de acontecimentos imprevistos ou verificações programadas que incluam serviço e ou inspecções que não necessitem de instrução, equipamento ou instalações especializados.

*(r)* **Manutenção especializada –** Qualquer manutenção normalmente não executada por uma OMA (por exemplo, recauchutagem de pneus, galvanização, etc.)

*(s)* **Padrão –** Um objecto, artefacto, ferramenta, equipamento de teste, sistema ou experimento que armazene, incorpore, ou de outro modo proporcione uma quantidade física, que sirva de base para a medição da quantidade. Inclui também um documento em que se descrevem as operações e o processo que deverão ser realizados a fim de alcançar uma meta específica.

*(t)* **Padrão de referência –** Um padrão que é utilizado para manter os padrões de trabalho.

*(u)* **Padrão primário –** Um padrão definido e mantido por uma Autoridade do Estado e utilizado para calibrar padrões secundários.

*(v)* **Padrão secundário –** Um padrão mantido através da comparação com um padrão primário.

*(w)* **Padrão de transferência –** Qualquer padrão que é usado para comparar um processo, sistema ou dispositivo de medição num local ou nível com outro processo, sistema ou dispositivo de medição noutro local ou nível.

*(x)* **Rastreabilidade –** Uma característica da calibração, análoga a uma árvore genealógica. Uma calibração rastreável é obtida quando cada dispositivo de medição e padrão de trabalho, numa hierarquia que recua até ao padrão nacional, tenha sido devidamente calibrado, e os resultados tenham sido devidamente documentados. A documentação fornece a informação necessária para demonstrar que todas as calibrações na cadeia de calibrações foram adequadamente executadas.

*(y)* **Sistema informático –** Qualquer sistema electrónico ou automatizado capaz de receber, armazenar, e processar dados externos e de transmitir e apresentar esses dados de uma forma utilizável para levar a cabo uma função específica.

**145.01.3. Abreviaturas**

(1) As seguintes abreviaturas são usadas na Parte 145:

*(a)* OMA – Organização de Manutenção Aprovada
*(b)* NDT – Teste Não Destrutivo
*(c)* TMA – Técnico de Manutenção de Aeronaves
*(d)* TSO – Ordem Técnica Standard

**145.01.4. Exposição do Certificado da OMA e Publicidade**

(1) O detentor de um Certificado de organização de manutenção aprovada deve exibir o certificado num lugar prominente, Muito bem acessível ao público na sua sede principal de negócios, e caso seja exibido uma cópia do certificado, deverá mostrar o certificado original a qualquer pessoa autorizada que o solicite.

(2) Ninguém poderá fazer publicidade como uma organização de manutenção aprovada sem que um certificado de organização de manutenção aprovada tenha sido emitido a essa entidade.

(3) Nenhuma organização de manutenção aprovada poderá fazer qualquer declaração, quer por escrito, quer oralmente, sobre si própria que seja falsa ou concebida com o intuito de enganar qualquer pessoa.

(4) Sempre que a publicidade de uma organização de manutenção aprovada indique que está certificada, a publicidade deve indicar claramente o número do certificado da organização de manutenção aprovada e uma referência da categoria para a qual a OMA esteja qualificada.

**145.01.5. Categorias de Qualificações da OMA**

(1) As Categorias de qualificações para uma Organização de Manutenção Aprovada são:

*(a)* Qualificações da categoria A e da categoria B para todos os tipos de aeronave, seja simples ou nas classes como prescrito no Documento MOZ-CATS-AMO;

*(b)* Qualificações da categoria C para todos os tipos de motores, excluindo os motores a serem instalados no helicóptero,

*(c)* Qualificações da categoria D para todos os tipos de motores, simples ou nas classes como prescrito no Documento MOZ-CATS-AMO; e

*(d)* Qualificações da categoria E para todos os tipos de helicópteros, simples ou nas classes como prescrito no Documento MOZ-CATS-AMO;

*(e)* Qualificações da categoria W para todos os tipos de:

*(i)* instalações eléctricas em todos os tipos de aeronave, excluindo a instalação de aparelhos de rádio, seja simples ou nas classes como prescrito no Documento MOZ-CATS-AMO;

*(ii)* instalações de instrumentos em todos os tipos de aeronave, seja simples ou nas classes como prescrito no Documento MOZ-CATS-AMO; e

*(iii)* instalações de aparelhos da rádio em todos os tipos de aeronave, seja simples ou nas classes como prescrito no Documento MOZ-CATS-AMO.

*(f)* Classificações da categoria X para o equipamento, os instrumentos, os componentes, os acessórios, os auxiliares ou as peças da aeronave, sejam simples ou nas classes como prescrito no Documento MOZ-CATS-AMO.

**145.01.6. Qualificações limitadas da OMA**

(1) Sempre que a Autoridade considerar adequado, poderá emitir uma qualificação limitada a uma OMA que mantenha ou modifique apenas um tipo em particular de célula, grupo motor, hélice, rádio, instrumento ou acessório, ou partes destes, ou executar apenas manutenção especializada que exija equipamento e capacidades normalmente não encontrados numa OMA. Tal qualificação poderá ser limitada a um modelo específico de aeronave, motor ou peça constituinte, ou a qualquer número de peças produzidas por um fabricante em particular.

(2) As qualificações limitadas são emitidas relativamente ao seguinte:

*(a)* Célula de uma marca e modelo em particular;
*(b)* Grupos motores de uma marca e modelo em particular;
*(c)* Hélices de uma marca e modelo em particular;
*(d)* Equipamento de rádio de uma marca e modelo em particular;
*(e)* Instrumentos de uma marca e modelo em particular;
*(f)* Acessórios de uma marca e modelo em particular;
*(g)* Componentes do trem de aterragem;
*(h)* Flutuadores, por marca;
*(i)* Inspecções, ensaios e processamentos não destrutivos;
*(j)* Equipamento de emergência;
*(k)* Pás de rotor, por marca e modelo;
*(l)* Trabalhos em tela para aeronaves; e
*(m)* Qualquer outro fim para o qual a Autoridade considere o pedido do candidato como adequado.

**145.01.7. Deveres do Titular da Aprovação**

(1) O titular de uma aprovação da Organização de Manutenção de Aeronaves deve:

*(a)* Manter pelo menos uma cópia completa e actual do seu manual de procedimento referido no regulamento 145.05.1, em cada local de trabalho especificado no manual do procedimento;
*(b)* O bedecer todos os procedimentos detalhados no manual do procedimento;
*(c)* Disponibilizar cada parte aplicável do manual do procedimento ao pessoal que requer tais partes para poder realizar seus deveres; e
*(d)* Continuar a obedecer as exigências apropriadas prescritas nesta parte.

(2) O titular de uma aprovação garantirá que:

*(a)* Todas as pessoas que forem directamente responsáveis por qualquer manutenção ou inspecção executada em nome da Organização para a Manutenção de Aeronaves; e
*(b)* Todo o pessoal que está autorizado a emitir certificados de libertação para serviço *"Certificate of release to service"* ou certificados de manutenção *"Certificate of maintenance release"* em nome da Organização de Manutenção, serão licenciados e qualificados nos termos dos MOZ-CARs Parte 66.

**145. 01.8. Registo dos certificados das OMAs**

(1) A Autoridade manterá um registo de todas as aprovações da Organização para a Manutenção de Aeronaves emitidas nos termos dos regulamentos nesta parte.

(2) O registo conterá os seguintes detalhes:

*(a)* O nome completo do titular da aprovação;
*(b)* O endereço postal do titular da aprovação;
*(c)* Os números do telefone e do telefax do titular da aprovação;
*(d)* A data em que a aprovação foi emitida ou renovada;
*(e)* O número da aprovação emitida;
*(f)* Os detalhes das qualificações emitidas ao titular da aprovação;
*(g)* A nacionalidade do titular da aprovação; e
*(h)* A data em que a aprovação foi cancelada, se aplicável.

(3) Os detalhes referidos no sub-regulamento (2) serão registados pela Autoridade no livro de registo dentro de sete dias a partir da data em que a aprovação foi emitida, renovada ou cancelada, conforme as circunstâncias.

(4) O livro de registo será guardado num lugar seguro pela Autoridade.

(5) Uma cópia do registo será fornecida pela Autoridade , mediante o pagamento de taxa apropriada cujo valor estará prescrito em legislação específica, a qualquer pessoa que solicitar a cópia.

**145.01.9. Autoridade de isenção**

(1) Em conformidade com a Parte 11 dos MOZ-CARs a Autoridade poderá, depois de considerar as circunstâncias de uma determinada organização de manutenção, emitir uma isenção que possibilite a dispensa de secções especificadas desta Parte, desde que a Autoridade considere que as circunstâncias apresentadas justificam a isenção e que será mantido um nível de segurança equivalente ao que proporciona a regra em relação para a qual a isenção é pretendida.

(2) A Autoridade poderá por fim ou emendar qualquer isenção a qualquer momento.

(3) O pedido de isenção deverá ser efectuado de acordo com os requisitos da Parte 11.

(4) Cada organização certificada que receba uma isenção deverá ter um meio de notificação do pessoal de gestão, certificação e empregados adequados acerca da isenção.

**145.02. Certificação de uma organização de manutenção aprovada e continuidade da validade**

**145.02.1. Aplicabilidade**

Esta secção determina os requisitos para a certificação de uma organização de manutenção continuidade da validade do certificado.

**145.02.2. Geral**

(1) Nenhuma pessoa poderá operar como uma organização de manutenção aprovada certificada sem, um certificado de organização de manutenção aprovada, as qualificações ou as especificações de operações emitidas sob esta Parte, ou em violação destes.

(2) O certificado e as especificações de operações emitidas a uma organização de manutenção aprovada devem estar disponíveis nas instalações para inspecção pelo público e pela Autoridade.

**145.02.3. Certificado da organização de manutenção aprovada**

(1) O certificado de OMA irá consistir em dois documentos:

*(a)* Um certificado de uma página assinado pela Autoridade, e
*(b)* As especificações de operações em várias páginas assinadas pelo administrador responsável e pela Autoridade contendo os termos, condições e autorizações.

(2) Uma organização de manutenção aprovada certificada apenas poderá executar a manutenção, manutenção preventiva ou modificações numa aeronave, célula, motor de aeronave, hélice, dispositivo, componente ou parte da aeronave com relação aos quais possua qualificação e em conformidade com os termos, condições e autorizações contidas nas suas especificações de operações.

(3) O certificado de OMA irá conter:

*(a)* O número de certificado atribuído especificamente à OMA;
*(b)* O nome e localização (estabelecimento principal) da OMA;
*(c)* A data de emissão e período de validade;
*(d)* Os termos da aprovação;
*(e)* As qualificações emitidas à OMA; e
*(f)* A assinatura da Autoridade.

(4) As especificações de operações da OMA irão conter:

*(a)* O número de certificado especificamente atribuído à OMA;
*(b)* As qualificações da classe ou limitadas emitidas com pormenor, incluindo as limitações aprovações especiais emitidas;
*(c)* A data da emissão ou emenda;
*(d)* As assinaturas do administrador responsável e da Autoridade.

(5) Um exemplar de certificado da OMA é apresentado no Documento MOZ-CATS: 145.02.3.

**145.02.4. Candidatura a um certificado de OMA**

(1) A Autoridade irá requerer que um candidato a um certificado de OMA apresente o seguinte:

*(a)* Uma candidatura num formulário e do modo determinado pela Autoridade;
*(b)* O seu manual de procedimentos de manutenção em duplicado;
*(c)* Uma lista das funções a serem desempenhadas, sob contrato, por outra OMA;
*(d)* Uma lista de todos os certificados de OMA e qualificações pertinentes para tais certificados emitidos por outro Estado contratante que não MOÇAMBIQUE;
*(e)* Documentação do sistema da qualidade da OMA; e
*(f)* Qualquer informação adicional que a Autoridade exija que o candidato apresente.

(2) Uma candidatura à emenda de um certificado de OMA já existente deverá ser efectuada num formulário e do modo determinado pela Autoridade. Se aplicável, a OMA deverá submeter a emenda requerida ao manual de procedimentos de manutenção à Autoridade para aprovação.

*Nota: "Num formulário" e "do modo" significam que um formulário emitido pela Autoridade deverá ser preenchido pelo administrador responsável, ou pelo seu representante designado.*

*Nota: O Doc. 9642, Parte 4, 2.9 da ICAO afirma que é uma prática aceitável permitir que as OMAs subcontratem o trabalho a organizações de manutenção não aprovadas se a OMA contratante: (1) tiver a aprovação para o trabalho a ser subcontratado e possuir a capacidade de avaliar a competência do subcontratado; (2) retiver a responsabilidade pelo controlo da qualidade e certificação das actividades subcontratadas, e (3) existirem procedimentos para controlo das actividades subcontratadas juntamente com termos de referência para o pessoal responsável pela gestão destas.*

*Nota: O requisito de listar os certificados de OMA, acima, apoia a aplicação por MOÇAMBIQUE dos seguintes Artigos da Convenção de Chicago: Artigo 33 – Reconhecimento de Certificados e Licenças; Artigo 37(d) – Adopção de Normas e Procedimentos Internacionais; Artigo 39(b) – Endosso de Certificados e Licenças; e Artigo 40 – Validade dos Certificados e Licenças Endossados.*

**145.02.5. Emissão de um certificado de OMA**

(1) A Autoridade poderá emitir um certificado de OMA a um candidato se, após investigação, a Autoridade considerar que o candidato:

*(a)* Cumpre com os regulamentos e normas aplicáveis ao titular de um certificado de OMA;
*(b)* Está devidamente e propriamente equipado para a execução da manutenção de uma aeronave ou produto aeronáutico para a qual pretende a aprovação;
*(c)* Efectuou o pagamento de quaisquer taxas para a emissão de um certificado de OMA.

**145.02.6. Duração e renovação do certificado**

(1) Um certificado, ou qualificação, emitido a uma organização de manutenção aprovada localizada quer dentro quer fora de MOÇAMBIQUE estará em vigor a partir da data de emissão até:

*(a)* Ao último dia do 24º mês após a data em que foi emitido,
*(b)* A data em que a organização de manutenção aprovada renunciar ao certificado, ou
*(c)* A Autoridade suspender ou revogar o certificado.

(2) O titular de um certificado que expire ou seja renunciado, suspenso ou revogado pela Autoridade deverá devolver o certificado e as especificações de operações à Autoridade.

(3) Uma organização de manutenção aprovada que se candidate a uma renovação do seu certificado de organização de manutenção aprovada para aeronaves registadas em MOÇAMBIQUE deverá apresentar o seu pedido de renovação pelo menos 90 dias antes do certificado actual da organização de manutenção aprovada expirar. Se um pedido de renovação não for efectuado dentro deste período, a organização de manutenção aprovada deverá seguir o procedimento de candidatura determinado pela Autoridade.

**145.02.7. Continuidade da validade da aprovação**

(1) A não ser que a aprovação tenha sido previamente renunciada, substituída, suspensa, revogada ou tenha expirado em virtude de ter excedido a data de expiração que esteja especificada no certificado da aprovação, a continuidade da validade da aprovação está dependente do seguinte:

*(a)* A OMA estar em conformidade com esta Parte;
*(b)* Ser concedido acesso à Autoridade às instalações da organização para determinar a conformidade contínua com este regulamento; e
*(c)* O pagamento de quaisquer encargos determinados pela Autoridade, nomeadamente inerentes a:
*(i)* Avaliação para provação dos Manuais/programas ou suas revisões;
*(ii)* Inspecções para emissão inicial ou revalidação do certificado de OMA, incluindo suas Estações ou Organizações subcontratadas;
*(iii)* Deslocação, alojamento e mantimento dos agentes da Autoridade quando em missão de serviço;
*(iv)* Outros encargos conforme determinado em legislação específica.

(4) O titular de um certificado de OMA que expire ou seja renunciado, suspenso ou revogado, deverá devolver o mesmo à Autoridade.

**145.02.8. Alterações da OMA e emendas ao certificado**

(1) De modo a permitir à Autoridade determinar a conformidade contínua com esta Parte, a OMA deverá proceder à notificação por escrito à Autoridade de qualquer uma das seguintes alterações, antes de que tais alterações tenham lugar, excepto no caso de alterações propostas com relação ao pessoal não conhecidas antecipadamente pela gestão, situação em que estas alterações deverão ser notificadas o mais rapidamente possível:

*(a)* O nome da organização;
*(b)* A localização da organização;
*(c)* O alojamento, instalações, equipamento, ferramentas, material, procedimentos, âmbito de trabalho e pessoal de certificação que possam afectar a qualificação ou qualificações da OMA;
*(d)* As qualificações detidas pela OMA, quer concedidas pela Autoridade quer detidas através de uma certificação da OMA emitida por outro Estado contratante;
*(e)* Localizações adicionais da organização;
*(f)* O administrador responsável; ou
*(g)* A lista do pessoal de gestão identificada conforme descrito no manual de procedimentos de manutenção.

(2) A Autoridade fará emendar o certificado de OMA se a OMA notificar a Autoridade acerca de uma alteração no seguinte:

*(a)* Localização ou alojamento e instalações;
*(b)* Localizações adicionais da organização;
*(c)* Qualificações, incluindo anulações;
*(d)* Nome da organização com a mesma propriedade; ou
*(e)* Propriedade.

(3) A Autoridade poderá emendar o certificado de OMA se a OMA notificar a Autoridade acerca de uma alteração no seguinte:

*(a)* Administrador responsável; ou
*(b)* Lista do pessoal de gestão identificado conforme descrito no manual de procedimentos de manutenção.

(4) Se a Autoridade emitir uma emenda ao certificado de OMA devido a uma nova propriedade da OMA, a Autoridade fará atribuir um novo número de certificado ao certificado de OMA alterado.

(5) A Autoridade poderá:

*(a)* Determinar, por escrito, as condições sob as quais a OMA poderá continuar a funcionar durante qualquer período de implementação das alterações indicadas no subparágrafo (a); e
*(b)* Manter pendente o certificado de OMA se a Autoridade determinar que a aprovação do certificado de OMA deverá ser adiada; a Autoridade fará notificar o titular do certificado de OMA, por escrito, acerca das razões de tal adiamento.

(6) Se a OMA efectuar alterações nos artigos listados no subparágrafo (1) sem a notificação à Autoridade e sem que a Autoridade tenha emendado o certificado de OMA, a Autoridade poderá suspender o certificado de OMA.

**145.02.9. Sistema independente de garantia da qualidade**

(1) A OMA deverá estabelecer um sistema independente de garantia da qualidade e designar um responsável da qualidade verificar o cumprimento com e a adequação dos procedimentos requeridos para assegurar práticas de manutenção seguras e aeronaves em condições de aeronavegabilidade. A verificação do cumprimento deverá incluir um sistema de retorno da informação ao administrador responsável a fim de assegurar a adopção das acções correctivas, conforme necessário.

(2) O sistema da qualidade e o administrador responsável deverão ser aceitáveis para a Autoridade.

(3) Cada OMA deverá assegurar-se que o sistema da qualidade inclua um programa de garantia da qualidade que contenha procedimentos desenhados para verificar o cumprimento com as normas requeridas de aeronaves e componentes de aeronaves e a adequação dos procedimentos para assegurar que esses procedimentos geram boas práticas de manutenção e aeronaves e componentes de aeronaves em condições de navegabilidade.

(4) O sistema de garantia da qualidade deverá incluir um procedimento para qualificar inicialmente e auditar periodicamente as pessoas que realizam trabalhos em nome da OMA.

(5) O sistema de qualidade deverá incluir um sistema de retorno da informação ao responsável ou grupo de pessoas directamente responsáveis pelo sistema de qualidade e finalmente ao administrador responsável que assegura, conforme necessário, a adopção apropriada e oportuna das medidas correctivas em resposta aos relatórios resultantes das auditorias independentes.

(6) O sistema de qualidade da OMA deverá ser suficiente para analisar todos os procedimentos de manutenção conforme descritos no manual de procedimentos de manutenção e, se aplicável, o manual de controlo de manutenção, de acordo com um programa aprovado anualmente.

(7) O sistema de qualidade da OMA deverá indicar quando devem realizar-se e quando terminam as auditorias, e estabelecer um sistema de relatórios de auditoria, que possa ser observado pelo pessoal da Autoridade a pedido. O sistema de auditoria deverá estabelecer claramente o meio pelo qual os relatórios de auditoria contendo observações sobre as não conformidades ou falta de qualidade são comunicados ao administrador responsável.

(8) Se a OMA for uma organização de pequenas dimensões, a parte de auditoria independente do sistema de qualidade poderá ser contratada a outra organização aprovada sob esta Parte ou a uma pessoa com conhecimentos técnicos adequados e experiência satisfatória comprovada em auditoria, por exemplo uma qualificação ISO 9000.

(9) Quando a OMA for parte de titular de AOC sob a Parte 145, o sistema de gestão da qualidade do titular do AOC poderá ser combinado com os requisitos de uma OMA desde que submetido à aceitação da Autoridade.

(10) Cada OMA deverá descrever o sistema da qualidade em documentação relevante, conforme definido na MOZCATS: 145.02.12.

**145.02.10. Sistema de gestão da segurança (SMS)**

(1) A OMA deverá estabelecer e manter um sistema de gestão da segurança, de modo a atingir um nível de segurança aceitável, conforme estabelecido pela Autoridade.

(2) O sistema de gestão da segurança deverá ser aceitável para a Autoridade.

(3) A partir de 1 de Janeiro de 2013, o sistema de gestão da segurança referido em a) deverá:

*(a)* Identificar os perigos reais e potenciais para a segurança;

*(b)* Assegurar que as acções correctivas necessárias para manter um nível de segurança aceitável sejam implementadas;

*(c)* Possibilitar o seguimento contínuo e a avaliação regular do nível de segurança atingido; e

*(d)* Apontar para um melhoramento contínuo do nível geral de segurança.

(4) Um sistema de gestão da segurança deverá definir com clareza a política de segurança bem como as linhas de responsabilidade pela segurança através de toda a organização do operador, incluindo uma responsabilidade directa pela segurança por parte da gestão de topo.

**145.03. Alojamento, instalações, Equipamento, Materiais e dados**

**145.03.1. Geral**

Uma organização de manutenção aprovada deverá dispor de alojamento, instalações, equipamento, materiais e dados em quantidade e qualidade que cumpram com os padrões exigidos para a emissão do certificado e qualificações que a organização de manutenção aprovada possua.

**145.03.2. Requisitos de alojamento e de instalações**

(1) O alojamento e as instalações para o pessoal, equipamento e materiais deverá ser apropriado para todo o trabalho previsto e deverá proporcionar, em particular, protecção contra a intempérie.

(2) Todos os ambientes de trabalho deverão ser adequados à tarefa executada e não deverão obstaculizar a eficácia do pessoal.

(3) Os escritórios deverão ser adequados para a gestão do trabalho planeado, incluindo, em particular, a gestão da qualidade, planeamento e registos técnicos.

(4) As oficinas e estaleiros especializados deverão ser convenientemente isolados de modo a impedir a contaminação ambiental e das áreas de trabalho.

(5) Deverão ser disponibilizadas instalações para a armazenagem de peças, equipamento, ferramentas e material.

(6) As condições de armazenagem deverão proporcionar segurança às peças utilizáveis, a segregação das peças utilizáveis das inutilizáveis, e evitar a deterioração e danos aos artigos armazenados.

(7) Uma OMA com uma qualificação de célula deverá dispor de alojamento permanente adequado para alojar o tipo e modelo maior de aeronave que estejam listados nas suas especificações de operações.

(8) A OMA poderá executar manutenção, manutenção preventiva ou modificações em artigos fora do seu alojamento se fornecer instalações adequadas que sejam aceitáveis para a Autoridade.

(9) O Documento MOZ-CATS: 145.03.2 estabelece os requisitos detalhados com relação ao alojamento e instalações.

**145.03.3. Equipamento, ferramentas e material**

(1) A OMA deverá ter disponível o equipamento, ferramentas e material necessários para realizar o âmbito de trabalho aprovado, devendo estes artigos estar sob o total controlo da OMA. A disponibilidade de equipamento e ferramentas significa uma disponibilidade permanente excepto no caso de qualquer ferramenta ou equipamento que seja tão raramente necessário que a sua disponibilidade permanente não seja necessária.

(2) A Autoridade poderá isentar uma OMA de possuir ferramentas e equipamento específicos para manutenção ou reparação de uma aeronave ou produtos aeronáuticos especificados na aprovação da OMA, se tais artigos puderem ser adquiridos temporariamente, através de acordo prévio, e estar sob o total controlo da OMA quando necessários para executar a manutenção ou reparações exigidas.

(3) A OMA deverá utilizar o equipamento, ferramentas e material que sejam recomendados pelo fabricante do artigo ou que sejam no mínimo equivalentes aos recomendados pelo fabricante e aceitáveis para a Autoridade.

(4) A OMA deverá controlar todas as ferramentas, equipamento, e equipamento de teste aplicáveis em uso para aceitação de produtos e ou para fazer uma determinação acerca da aeronavegabilidade.

(5) A OMA deverá assegurar que todas as ferramentas, equipamento, e equipamento de teste aplicáveis em uso para aceitação de produtos e ou para fazer uma determinação acerca da aeronavegabilidade sejam calibrados de modo a assegurar uma correcta calibração de acordo com um padrão aceitável para a Autoridade e rastreável até aos padrões nacionais do Estado.

(6) A OMA deverá manter registos das calibrações e dos padrões usados para calibração.

(7) A MOZCATS: 145.03.3 contém os requisitos detalhados com relação a ferramentas, equipamento, e equipamento de teste.

**145.04. ADMINISTRAÇÃO**

**145.04.1. Requisitos de pessoal**

(1) Deverá ser designada uma pessoa ou um grupo de pessoas responsáveis, aceitável para a Autoridade, cujas responsabilidades incluam assegurar-se que a OMA cumpra com estes regulamentos.

(2) A pessoa, ou pessoas, designada como responsável deverá representar a estrutura de gestão da manutenção da OMA, e ser responsável por todas as funções especificadas na Parte 145.

(3) Os responsáveis designados deverão ser directamente responsáveis perante um administrador responsável, o qual deverá ser aceitável para a Autoridade.

(4) A OMA deverá empregar pessoal suficiente para planear, executar, supervisionar, inspeccionar e declarar como apto o trabalho de acordo com a aprovação.

(5) A competência do pessoal envolvido na manutenção deverá ser estabelecida de acordo com um procedimento e um padrão aceitável para a Autoridade.

(6) Cada supervisor da OMA deverá possuir uma licença de AMT emitida de acordo com a Parte 66, Licenciamento de Pessoal.

(7) A pessoa que assina a conformidade de manutenção ou uma aprovação para colocação em serviço deverá estar qualificada de acordo com a Parte 66, conforme seja adequado ao trabalho executado, e deverá ser aceitável para a Autoridade.

(8) O pessoal de manutenção e o pessoal de certificação deverão cumprir com os requisitos de qualificação e receber formação inicial e contínua para as funções e responsabilidades que lhes foram atribuídas de acordo com um programa aceitável para a Autoridade. O programa de formação estabelecido pela OMA deverá incluir formação nos conhecimentos e perícias relacionados com o desempenho humano, incluindo a coordenação com outro pessoal de manutenção e a tripulação de voo.

(9) A Norma de Implementação MOZCATS: 145.04.1 define requisitos detalhados quanto ao pessoal.

*Nota: O material de orientação para conceber programas de formação para desenvolvimento dos conhecimentos e perícias do desempenho humano pode ser encontrado em ICAO Doc 9683, Manual de Formação em Factores Humanos.*

**145.04.2. Requisitos de treino**

(1) A OMA deverá possuir um programa de treino para os empregados, aprovado pela Autoridade, que consista em endoutrinamento, treino inicial, contínuo, especializado e de recuperação.

(2) A OMA deverá desenvolver e actualizar o seu programa de treino com base nas tarefas de trabalho associadas ao âmbito das capacidades e autoridade de operação.

(3) O programa de treino deverá assegurar que cada empregado incumbido de executar manutenção, manutenção preventiva, ou modificações, e funções de inspecção seja capaz de desempenhar a tarefa atribuída.

(4) A OMA deverá apresentar as revisões ao seu programa de treino à Autoridade para aprovação.

(5) A OMA deverá documentar, num formulário e de um modo aceitável para a Autoridade, o treino de um empregado individual exigido sob esta secção. Estes registos de treino deverão ser retidos durante um mínimo de dois anos.

(6) O programa de treino de uma OMA deverá cumprir os requisitos detalhados contidos em MOZCATS: 145.04.2.

**145.04.3. Treino em mercadorias perigosas**

(1) A OMA deverá possuir um programa de treino em mercadorias perigosas para os seus empregados, seja a tempo inteiro, a tempo parcial, ou temporários ou a contrato, que estejam envolvidos nas seguintes actividades:

*(a)* Carregamento, descarregamento ou manuseamento de mercadorias perigosas;

*(b)* Desenho, manufactura, fabrico, inspecção, marcação, manutenção, recondicionamentos, reparações ou testes de um embalado, contentor ou componente de embalagem que seja representado, marcado, certificado ou vendido como estando qualificado para o uso no transporte de mercadorias perigosas;

*(c)* Preparação de materiais perigosos para o transporte;

*(d)* Responsável pela segurança do transporte de mercadorias perigosas;

*(e)* Operação de um veículo utilizado para transportar mercadorias perigosas, ou

*(f)* Supervisão de qualquer um dos itens acima listados.

(2) Um empregado de uma OMA não deverá executar ou supervisionar directamente uma das funções de trabalho listadas na alínea (a) acima a não ser que tenha recebido treino aprovado em mercadorias perigosas.

(3) O treino da OMA deverá assegurar que a sua formação em mercadorias perigosas:

*(a)* Garanta que cada empregado que execute ou supervisione qualquer uma das funções de trabalho especificadas na alínea (a) acima esteja qualificado para cumprir com todos os procedimentos aplicáveis; e

*(b)* Permita que cada pessoa qualificada reconheça os itens que contenham, ou possam conter, mercadorias perigosas regulamentadas sob estes regulamentos.

*(c)* O treino em mercadorias perigosas da OMA deverá ser aprovado pela Autoridade e deverá conter os itens da MOZCATS: 145.04.3.

*(d)* A OMA deverá documentar, num formulário e de um modo aceitável para a Autoridade, o treino de um empregado individual exigido sob esta secção. Estes registos de treino deverão ser retidos durante um mínimo de dois anos.

**145.04.4. Limitações de períodos de descanso e de serviço para pessoas que desempenham funções de manutenção numa OMA**

(1) Nenhuma pessoa poderá atribuir, nem nenhuma pessoa deverá desempenhar funções de manutenção de aeronaves, a não ser que essa pessoa tenha tido um período de descanso mínimo de 8 horas antes do início do serviço.

(2) Nenhuma pessoa poderá escalar uma pessoa para desempenhar funções de manutenção de aeronaves durante mais de 12 horas consecutivas de serviço.

(3) Em situações envolvendo a imobilização não programada da aeronave, as pessoas que desempenham funções de manutenção poderão continuar em serviço durante:

*(a)* Um período de até 16 horas consecutivas; ou

*(b)* Até 20 horas em 24 horas consecutivas.

(4) A seguir a períodos de serviço não programados, a pessoa que desempenhe funções de manutenção de aeronaves deverá ter um período de descanso obrigatório de pelo menos 10 horas.

(5) A OMA deverá libertar a pessoa que desempenhe funções de manutenção de todos os deveres por 24 horas consecutivas durante um período qualquer de 7 dias consecutivos.

**145.04.5. Registos do pessoal de gestão, supervisão, inspecção e certificação**

(1) A OMA deverá manter uma lista de todo o pessoal de gestão, supervisão, inspecção e certificação, que inclua detalhes do âmbito da sua autorização.

(2) O pessoal de certificação deverá ser notificado por escrito acerca do âmbito da sua autorização.

(3) A Norma de Implementação MOZCATS: 145.04.5 estabelece os requisitos detalhados relativamente aos registos do pessoal de gestão, supervisão, inspecção e certificação.

**145.05. Regras de operação dA OMA**

**145.05.1. Manual de procedimentos da organização de manutenção aprovada**

*Nota: O objectivo do manual de procedimentos da OMA é dispor os procedimentos, os meios e os métodos da OMA. A conformidade com o seu conteúdo irá assegurar a conformidade com os requisitos da Parte 145, o que constitui um pré-requisito para obter e manter um certificado de OMA.*

(1) O manual de procedimentos de manutenção de uma OMA e quaisquer emendas subsequentes ao mesmo deverão ser aprovadas pela Autoridade antes do seu uso.

(2) O manual de procedimentos de manutenção da OMA deverá especificar o âmbito de trabalho requerido da OMA para satisfazer os requisitos relevantes necessários à aprovação para colocação em serviço de uma aeronave ou produto aeronáutico.

(3) O manual de procedimentos e qualquer outro manual que este identifique deverá:

*(a)* Incluir as instruções e a informação necessárias de modo a permitir que o pessoal envolvido desempenhe as suas funções e responsabilidades com um elevado grau de segurança;

*(b)* Ter uma forma que seja fácil de revisar e conter um sistema que permita que o pessoal determine o estado de revisão actual;

*(c)* Ter a data da última revisão impressa em cada página contendo a revisão;

*(d)* Não ser contrária a qualquer regulamento de MOÇAMBIQUE aplicável ou às especificações de operações da OMA; e

*(e)* Incluir uma referência aos regulamentos de aviação civil adequados.

(4) A OMA deverá fornecer um manual de procedimentos de manutenção aprovado para uso da organização contendo a seguinte informação:

*(a)* Uma declaração assinada pelo administrador responsável a confirmar que o manual de procedimentos da organização de manutenção e quaisquer manuais associados definem a conformidade da OMA com este regulamento e que estes serão sempre cumpridos;

*(b)* Um procedimento para estabelecer e manter uma lista actualizada das funções e nomes do pessoal de gestão aceite pela Autoridade. A lista do pessoal poderá estar separada do manual de procedimentos mas deverá ser mantida actualizada e disponível para inspecção pela Autoridade quando solicitado;

*(c)* Uma lista que descreva as obrigações e responsabilidades do pessoal de gestão e quais as questões que este pode tratar directamente com a Autoridade em nome da OMA;

*(d)* Um organigrama mostrando as cadeias relacionadas das responsabilidades do pessoal de gestão;

*(e)* Um procedimento para estabelecer e manter uma lista actualizada do pessoal autorizado a assinar a declaração de conformidade de manutenção e o âmbito da sua autorização.

*Nota: A lista do pessoal de certificação poderá estar separada do manual de procedimentos mas deverá ser mantida actualizada e disponível para inspecção pela Autoridade quando solicitado.*

*(f)* Uma descrição dos procedimentos utilizados para estabelecer a competência do pessoal de manutenção;

*(g)* Uma descrição geral dos recursos em mão-de-obra;

*Nota: Os subparágrafos de (a) a (g) constituem a parte de gestão do manual de procedimentos da organização de manutenção e, por conseguinte, podem ser produzidos como um documento único e disponibilizados às pessoas que devam estar razoavelmente familiarizadas com o seu conteúdo.*

*(h)* Uma descrição do método utilizado para completar e reter os registos de manutenção;

*(i)* Uma descrição do procedimento para a preparação da declaração de conformidade de manutenção e as circunstâncias em que a declaração de conformidade pode ser assinada;

*(j)* Uma descrição, quando aplicável, dos procedimentos adicionais para cumprir com os procedimentos e requisitos de manutenção de um operador;

*(k)* Uma descrição dos procedimentos para cumprir com o requisito de notificação de informação de serviço contido em Documento MOZ-CATS 145.05.10;

*(l)* Uma descrição do procedimento para receber, emendar e distribuir dentro da organização de manutenção todos os dados de navegabilidade necessários provenientes do titular do certificado do tipo ou da organização de desenho do tipo;

*(m)* Uma descrição geral das instalações localizadas em cada endereço especificado no certificado de aprovação da OMA;

*(n)* Uma descrição geral do âmbito de trabalho da OMA relevante para a extensão da aprovação;

*(o)* O procedimento de notificação que a OMA deverá seguir ao pedir a aprovação para alterações na organização da OMA pela Autoridade;

*(p)* O procedimento de emenda ao manual de procedimentos da OMA, incluindo a submissão de todas as emendas à Autoridade para aprovação e a distribuição de cópias a todas as organizações ou pessoas a quem o manual tenha sido emitido;

*(q)* Os procedimentos da OMA, aceitáveis para a Autoridade, para assegurar boas práticas de manutenção e a conformidade com todos os requisitos relevantes desta subsecção;

*(r)* Os procedimentos da OMA para estabelecer e manter um sistema independente de garantia da qualidade com o objectivo de verificar o cumprimento e a adequação dos procedimentos para a assegurar boas práticas de manutenção e aeronaves e produtos aeronáuticos em condições de navegabilidade, incluindo os procedimentos para o sistema de retorno de informação à pessoa, ou grupo de pessoas, especificada em 145.04.1, e finalmente ao administrador responsável de modo a assegurar, conforme necessário, a tomada de acções correctivas;

*(s)* Os procedimentos da OMA para as auto-avaliações, incluindo os métodos e a frequência de tais avaliações, e os procedimentos relativos à comunicação dos resultados ao administrador responsável para análise e tomada de medidas;

*(t)* Uma lista de operadores, se apropriado, aos quais a OMA presta um serviço de manutenção de aeronaves;

*(u)* Uma lista das organizações que executam a manutenção em nome da OMA; e

*(v)* Uma lista das estações de manutenção de linha da OMA e os seus procedimentos, se aplicável.

*(x)* A MOZCATS: 145.05.1 descreve os requisitos detalhados relativos ao manual de procedimentos de manutenção e um exemplo de formato do manual de procedimentos de manutenção.

**145.05.2. Procedimentos de manutenção**

(1) A OMA deverá estabelecer procedimentos aceitáveis para a Autoridade de modo a assegurar boas práticas de manutenção e o cumprimento de todos os requisitos relevantes destes regulamentos para que as aeronaves e os produtos aeronáuticos possam ser adequadamente declarados como aptos para serviço.

(2) A organização de manutenção deverá assegurar o cumprimento com (1) seja através do estabelecimento de um sistema independente de garantia da qualidade para verificar o cumprimento dos procedimentos e a adequação dos mesmos, ou de um sistema de inspecção de modo a assegurar que toda a manutenção seja devidamente executada.

(3) Os procedimentos de manutenção deverão cobrir todos os aspectos da actividade de manutenção e descrever os padrões segundo os quais a OMA tenciona trabalhar. Os padrões de desenho da aeronave, componente da aeronave e os padrões da OMA e do operador da aeronave deverão ser levados em conta.

(4) Os procedimentos de manutenção devem abordar as disposições e limitações da Parte 145.

**145.05.3. Lista de capacidades**

(1) Cada organização de manutenção aprovada deverá preparar e manter uma lista de capacidades actualizada e aprovada pela Autoridade. A organização de manutenção aprovada não poderá executar a manutenção, manutenção preventiva, ou modificações num artigo até o artigo ter sido listado na lista de capacidades de acordo com esta secção e 145.05.1 (d) (19).

(2) A lista de capacidades deverá identificar cada artigo por marca e modelo, número de parte, ou outra nomenclatura designada pelo fabricante do artigo.

(3) Um artigo só poderá ser listado na lista de capacidades se o artigo estiver dentro do âmbito das qualificações e classes do certificado da organização de manutenção aprovada, e apenas depois da organização de manutenção aprovada ter levado a cabo uma auto-avaliação de acordo com 145.05.1 (d)(19). A organização de manutenção aprovada deverá realizar a auto-avaliação descrita neste parágrafo para determinar se a organização de manutenção possui todas as instalações, equipamento, material, dados técnicos, processos, alojamento, e pessoal qualificado disponível para executar o trabalho no artigo conforme exigido nesta Parte. Se a organização de manutenção fizer tal determinação, a OMA só poderá listar o artigo na lista de capacidades após a emenda à lista de capacidades ter sido aceite pela Autoridade.

(4) O documento da avaliação descrita no parágrafo (c) desta secção deverá ser assinado pelo administrador responsável e deverá ser retido em arquivo pela organização de manutenção aprovada.

(5) Depois de listar um artigo adicional na sua lista de capacidades, a organização de manutenção deverá enviar uma cópia da lista para a Autoridade.

(6) A lista de capacidades deverá estar disponível nas instalações para inspecção pelo público e pela Autoridade.

(7) As auto-avaliações deverão estar disponíveis nas instalações para inspecção pela Autoridade.

(8) A OMA deverá reter a(s) lista(s) de capacidades e a(s) auto-avaliação(ões) durante dois anos a partir da data sua aceitação pelo administrador responsável.

**145.05.4. Contratação de manutenção**

(1) A OMA poderá contratar uma função de manutenção em relação a um artigo a uma fonte exterior desde que:

*(a)* A Autoridade tenha aprovado a função de manutenção a ser contratada a uma fonte exterior; e

*(b)* A OMA mantenha e disponibilize à Autoridade num formato aceitável para a Autoridade, a seguinte informação:

*(i)* As funções de manutenção contratadas a cada instalação externa, e

*(ii)* O nome de cada instalação externa a quem a OMA contrata funções de manutenção e o tipo de certificado e qualificações, se existentes, possuídos por cada instalação.

(2) A OMA poderá contratar uma função de manutenção relativa a um artigo a uma pessoa não certificada desde que:

*(a)* A pessoa não certificada siga um sistema de controlo da qualidade equivalente ao sistema seguido pela OMA;

*(b)* A OMA permaneça directamente responsável pelo trabalho executado pela pessoa não certificada; e

*(c)* A OMA verifique, através de teste e ou inspecção, que o trabalho foi executado satisfatoriamente pela pessoa não certificada e que o artigo está em condições de navegabilidade antes de ser aprovado para colocação em serviço.

(3) A OMA não poderá conceder apenas a aprovação para colocação em serviço de um produto completo com certificação do tipo depois da contratação de manutenção, manutenção preventiva, ou modificações.

*Nota: Uma OMA que preste serviço de manutenção a outra OMA dentro do seu âmbito de aprovação não é considerada como estando a subcontratar no âmbito deste parágrafo.*

*Nota: Uma lista de contratantes utilizados pela OMA é aprovada pela Autoridade através do manual de procedimentos de manutenção.*

**145.05.5. Privilégios da organização de manutenção aprovada**

(1) A OMA deverá efectuar as seguintes tarefas conforme permitidas pelo, e de acordo com, o manual de procedimentos de manutenção da OMA:

*(a)* Manter qualquer aeronave ou produto aeronáutico para os quais esteja qualificada no local identificado no certificado de aprovação;

*(b)* Manter qualquer aeronave para a qual esteja aprovada em qualquer local, sujeito à necessidade de tal manutenção resultante da inutilizabilidade da aeronave;

*(c)* Descrever as actividades de suporte ao titular de um AOC específico se esse titular de AOC tiver requisitado os serviços da OMA noutros locais que não o local identificado no certificado de OMA e a OMA tiver sido qualificada para manter a aeronave desse titular de AOC específico no local requisitado nas especificações de operações da OMA aprovadas pela Autoridade; e

*(d)* Emitir uma aprovação para recolocação em serviço ou uma declaração de conformidade de manutenção com relação aos subparágrafos (1) (a), (b), e (c) desta subsecção ao concluir a manutenção de acordo com as limitações aplicáveis à OMA.

(2) A OMA não poderá contratar manutenção, manutenção preventiva ou modificação de um produto completo com certificação do tipo, e não poderá conceder apenas a aprovação para recolocação em serviço de um produto depois da manutenção contratada.

(3) A OMA poderá manter ou modificar qualquer artigo para o qual esteja qualificado num local que não o da OMA, se:

*(a)* A função for executada da mesma forma que quando executada na OMA e de acordo com esta Subparte;

*(b)* Todo o pessoal, equipamento, material, e padrões técnicos e ou aprovados necessários estiverem disponíveis no local onde o trabalho for realizado; e

*(c)* O manual de procedimentos de manutenção da estação dispuser os procedimentos aprovados que regulam o trabalho a ser executado num local que não o da OMA.

**145.05.6. Limitações da OMA**

(1) A OMA deverá somente manter aeronaves ou produto aeronáutico para os quais esteja autorizada ou qualificada.

(2) A OMA deverá manter uma aeronave ou produto aeronáutico para o qual esteja aprovada apenas quando todo o alojamento, instalações, equipamento, ferramentas, material, dados técnicos aprovados e pessoal de certificação necessários estiverem disponíveis.

**145.05.7. Certificado de aptidão para serviço de uma aeronave ou peça, componente ou conjunto**

(1) Um certificado de aptidão para serviço deverá ser preenchido e assinado pelo pessoal de certificação devidamente autorizado quando convencido que toda a manutenção necessária da aeronave ou produto aeronáutico foi efectuada pela OMA de acordo com os procedimentos descritos no manual de procedimentos de manutenção.

(2) Um formulário do certificado de aptidão para serviço é necessário com a conclusão de qualquer manutenção numa peça, componente ou conjunto de uma aeronave quando fora da aeronave.

(3) Um certificado de aptidão para serviço deverá conter:

*(a)* Os detalhes básicos da manutenção efectuada incluindo uma referência detalhada aos dados aprovados utilizados;

*(b)* A data em que tal manutenção foi completada; e

*(c)* A identidade, incluindo a referência à autorização, da OMA e do pessoal de certificação que emite o certificado.

(4) Os formulários da aptidão para serviço a ser utilizado para declarar a aptidão de uma aeronave ou peça, componente ou conjunto aeronáutico está contido na MOZCATS Parte 43 e deverá observar os seguintes *itens*:

*(a)* O certificado de aptidão para serviço deverá conter a seguinte declaração: "Certifica que o trabalho especificado foi executado de acordo com os regulamentos em vigor e que em relação a esse trabalho a aeronave ou componente de aeronave é considerada aprovada para a colocação em serviço".

*(b)* O certificado de aptidão para serviço deverá referir os dados especificados nas instruções de manutenção ou instruções de navegabilidade contínua do fabricante.

*(c)* Se as instruções incluírem um requisito no sentido de assegurar que um valor de dimensão ou de teste esteja dentro de uma tolerância específica em vez de uma tolerância geral, o valor da dimensão ou do teste deverá ser registado a não ser que a instrução permita o uso de calibradores de "passa/não passa". Normalmente, não será suficiente declarar que o valor da dimensão ou teste está dentro da tolerância.

*(d)* A data em que tal manutenção tiver sido efectuada deverá incluir quando é que a manutenção teve lugar com relação a qualquer limite de vida ou de revisão geral em termos de data/horas de voo/ciclos/ /aterragens etc., conforme apropriado.

*(e)* Quando tenha sido efectuada uma manutenção extensiva, será aceitável que o certificado de aptidão para serviço faça um resumo da manutenção desde que exista uma referência cruzada ao conjunto de tarefas contendo detalhes completos da manutenção executada. A informação dimensional deverá ser retida no registo do pacote de trabalhos.

*(f)* A pessoa que emite a aptidão para serviço deverá usar uma assinatura completa e, de preferência, um carimbo de autenticação, excepto se for utilizado um sistema informático de declaração de aptidão para serviço. Neste último caso, a Autoridade terá de ficar convencida de que apenas a pessoa em particular pode emitir electronicamente a aptidão para serviço.

(5) Quando uma peça ou componente for declarada apta para serviço, a OMA deverá preencher o Formulário MOZ 43-03 do IACM contido na MOZCATS Parte 43.

*Nota: Um método de cumprimento com o item (4)(f) é a utilização de um cartão pessoal magnético ou óptico em conjunto com um número de identidade pessoal (PIN), o qual é digitado no teclado do computador e do conhecimento apenas do indivíduo.*

*Nota: Um produto aeronáutico que tenha sido submetido a manutenção fora da aeronave requer a emissão de um certificado de aptidão para serviço relativamente a essa manutenção e de um outro certificado de aptidão para serviço quanto à sua devida instalação na aeronave, quando tal acção ocorra.*

**145.05.8. Registos de manutenção**

(1) A OMA deverá registar, num formulário aceitável para a Autoridade, todos os detalhes em relação ao trabalho de manutenção executado.

(2) A OMA deverá fornecer uma cópia de cada certificado de aptidão para serviço ao operador ou proprietário da aeronave, juntamente com uma cópia de quaisquer dados de navegabilidade específicos utilizados nas reparações ou modificações executadas.

(3) A OMA deverá reter uma cópia de todos os registos de manutenção detalhados e todos os dados de navegabilidade associados durante 5 anos a partir da data em que a aeronave ou o produto aeronáutico ao qual o trabalho diz respeito tiver sido declarado como apto pela OMA.

(4) Cada pessoa que mantenha, execute uma manutenção preventiva, reconstrua, ou modifique uma aeronave ou produto aeronáutico deverá efectuar uma anotação no registo de manutenção desse equipamento:

*(a)* Uma descrição e referência aos dados aceitáveis para a Autoridade relativos ao trabalho realizado;

*(b)* A data de conclusão do trabalho realizado;

*(c)* O nome da pessoa que executou o trabalho se diferente da pessoa especificada nesta subsecção;

*(d)* Se o trabalho realizado na aeronave ou produto aeronáutico tiver sido efectuado de forma satisfatória, a assinatura, número de certificado, e o tipo de certificado possuído pela pessoa que aprovou o trabalho;

*(e)* A assinatura autorizada, o número de certificado da OMA, e o tipo de certificado possuído pela pessoa que aprova ou desaprova para recolocação em serviço a aeronave, célula, motor de aeronave, hélice, dispositivo, componente, ou partes dos mesmos; constitui:

*(f)* A assinatura constitui aprovação para recolocação em serviço apenas em relação ao trabalho realizado;

*(g)* Para além da anotação exigida neste parágrafo, as reparações importantes e as modificações importantes deverão ser registadas num formulário, e o formulário entregue pela pessoa que executou o trabalho, da forma determinada pela Autoridade na 43.

(5) Nenhuma pessoa deverá descrever em qualquer formulário ou anotação de manutenção uma aeronave ou componente aeronáutico como tendo sido submetido a revisão geral a não ser que:

*(a)* Utilizando métodos, técnicas e práticas aceitáveis para a Autoridade, tenha sido desmontado, limpo, inspeccionado conforme permitido, reparado conforme necessário, e montado de novo; e

*(b)* Tenha sido testado de acordo com padrões e dados técnicos aprovados, ou de acordo com os padrões e dados técnicos actualizados aceitáveis para a Autoridade, os quais tenham sido desenvolvidos e documentados pelo titular do certificado do tipo, certificado do tipo suplementar, ou uma aprovação de material, peça, processo ou dispositivo sob uma TSO.

(6) Nenhuma pessoa poderá descrever em qualquer formulário ou registo de manutenção requerido uma aeronave ou outro produto aeronáutico como tendo sido reconstruído a não ser que tenha sido:

*(a)* Desmontado, limpo, inspeccionado conforme permitido;

*(b)* Reparado, conforme necessário; e

*(c)* Montado de novo e testado com relação às mesmas tolerâncias e limites como se fosse um artigo novo, utilizando ou peças novas ou peças usadas, que respeitem as tolerâncias de e limites peças novas, ou as dimensões que tenham sido aprovadas acima ou abaixo das dimensões normalizadas.

(7) Nenhuma pessoa poderá aprovar para recolocação em serviço qualquer aeronave ou produto aeronáutico que tenha sido submetido a uma manutenção, manutenção preventiva, reconstrução ou modificação a não ser que:

*(a)* A anotação adequada no registo de manutenção tenha sido efectuada;

*(b)* O formulário de reparação ou modificação autorizado ou fornecido pela Autoridade tenha sido executado de uma forma determinada pela Autoridade;

(8) Se uma reparação ou modificação resultar em qualquer alteração nas limitações de operação da aeronave ou nos dados de voo contidos no manual de voo da aeronave aprovado, essas limitações de operação ou dados de voo deverão ser adequadamente revisados e dispostos conforme determinado pela Autoridade.

(9) Anotações de registos de manutenção para inspecções. A pessoa que aprova ou desaprova a recolocação em serviço de uma aeronave ou produto aeronáutico, após qualquer inspecção efectuada de acordo com este regulamento, deverá anotar no registo de manutenção desse equipamento a seguinte informação:

*(a)* O tipo de inspecção e uma breve descrição da extensão da inspecção;

*(b)* A data da inspecção e o tempo total em serviço da aeronave; e

*(c)* A assinatura autorizada, o número de certificado da OMA, e o tipo de certificado possuído pela pessoa que aprova ou desaprova para retorno ao serviço a aeronave, célula, motor de aeronave, hélice, dispositivo, parte componente, ou partes dos mesmos;

*(d)* Se a aeronave for considerada como estando em condições de navegabilidade e aprovada para retorno ao serviço, a seguinte declaração ou outra com uma redacção similar deve ser emitida:

*Certifico que esta aeronave foi inspeccionada de acordo com a inspecção (inserir o tipo) e foi determinado que está em condições de navegabilidade*;

*(e)* Se a aeronave não for aprovada para retorno ao serviço devido a necessidade de manutenção, não conformidade com as especificações aplicáveis, directivas de navegabilidade, ou outros dados aprovados, a seguinte declaração ou outra com uma redacção similar deve ser emitida:

*Certifico que esta aeronave foi inspeccionada de acordo com a inspecção (inserir o tipo) e que uma lista de discrepâncias e artigos que não estão em condições de navegabilidade datados de (data) foram fornecidos ao proprietário ou operador da aeronave; e*

*(f)* Se uma inspecção for efectuada sob um programa de inspecção estipulado neste regulamento, a anotação deverá identificar o programa de inspecção realizado, e incluir uma declaração em como a inspecção foi realizada de acordo com as inspecções e procedimentos desse programa em particular.

(10) Listagem de discrepâncias:

*(a)* Se a pessoa que realiza uma inspecção requerida pelo presente regulamento considerar que a aeronave não está em condições de navegabilidade ou que não cumpre com a folha de dados do certificado do tipo, directivas de navegabilidade, ou outros dados aprovados aplicáveis de que a sua navegabilidade depende, essa pessoa deverá fornecer ao proprietário ou locatário uma lista assinada e datada dessas discrepâncias.

**145.05.9. Dados de navegabilidade**

(1) A OMA deverá obter e conservar todos os dados de navegabilidade adequados para suportar o trabalho executado da Autoridade, da organização de desenho da

aeronave ou produto aeronáutico, e de qualquer outra organização de desenho aprovada no Estado do Fabrico ou Estado de Desenho, conforme adequado.

*Note: A Autoridade poderá classificar dados provenientes de outra autoridade ou organização como obrigatórios e poderá exigir que a OMA detenha tais dados.*

(2) Se a OMA modificar os dados de navegabilidade especificados no parágrafo (1) para um formato ou apresentação mais útil às suas actividades de manutenção, ou produzir seus próprios dados adicionalmente aos dados referidos no parágrafo (1), a OMA deverá apresentar à Autoridade uma emenda ao manual de procedimentos de manutenção relativamente a tais emendas propostas para aceitação pela Autoridade e estabelecer um procedimento para a produção e controlo de tais dados adicionais.

(3) Todos os dados de navegabilidade utilizados pela OMA deverão ser mantidos actualizados e disponibilizados a todo o pessoal que requeira o acesso a esses dados para desempenhar as suas funções.

(4) A OMA deve estabelecer um procedimento para controlar e emendar os dados referidos nos parágrafos (1), (2) e (3).

(5) A Norma de Implementação MOZCATS: 145.05.9 contém os requisitos detalhados em relação aos dados de navegabilidade.

**145.05.10. Notificação de ocorrências**

(1) A OMA deverá comunicar à Autoridade, à organização de desenho ou fabrico da aeronave e ao Estado de Desenho qualquer defeito ou condição que possa apresentar um risco sério para a aeronave.

(2) Para o efeito a OMA deve estabelecer um procedimento para reportar tais defeitos ou condições à Autoridade e à Organização de desenho ou fabrico da aeronave assim como ao Estado de Desenho.

(3) As comunicações deverão ser efectuadas num formulário e do modo determinado pela Autoridade e conter toda a informação pertinente acerca da situação de que a OMA tenha conhecimento. A comunicação deverá conter pelo menos os seguintes *itens*:

*(a)* Número de matrícula da aeronave;
*(b)* Tipo, marca e modelo do artigo;
*(c)* Data da descoberta da falha, avaria ou defeito;
*(d)* Tempo desde a última revisão geral, se aplicável;
*(e)* Causa aparente da falha, avaria ou defeito;
*(f)* Outra informação pertinente que seja necessária para uma identificação mais completa, determinação da gravidade, ou acção correctiva.

(4) Se a OMA for contratada para executar a manutenção, essa OMA deverá comunicar ao titular do AOC ou ao proprietário da aeronave qualquer situação que afecte a aeronave ou produto aeronáutico.

(5) As comunicações deverão ser efectuadas logo que possível, mas em qualquer caso no prazo de três dias a partir da data em que a OMA tenha identificado a situação a que se refere a comunicação.

**145.05.11. Inspecções da Autoridade**

Cada organização de manutenção aprovada deverá permitir o acesso irrestrito e ininterrupto à Autoridade para inspeccionar essa organização de manutenção aprovada e qualquer uma das suas instalações de manutenção contratada em qualquer altura para verificar a conformidade com esta Parte. Os acordos de manutenção, manutenção preventiva, ou modificações por um contratante deverão incluir as disposições relativas às inspecções do contratante pela Autoridade.

**145.05.12 . Normas de desempenho da OMA**

(1) Cada organização de manutenção aprovada que execute qualquer manutenção, manutenção preventiva ou modificações para um operador aéreo certificado sob as Partes 121, 127 ou 135 e que possua um Manual de Controlo de Manutenção e um programa de manutenção aprovados sob as mesmas Partes deverá executar esse trabalho de acordo com os manuais do operador aéreo.

(2) Excepto conforme estipulado no parágrafo (a), cada organização de manutenção aprovada deverá executar as suas operações de manutenção e modificação de acordo com as normas aplicáveis na Parte 43.

(3) A OMA Deverá manter, em estado actualizado, todos os manuais de serviço, instruções e boletins de serviço do fabricante que estejam relacionados com os artigos que mantém ou modifica.

(4) Além disso, cada organização de manutenção aprovada com uma qualificação de aviónica deverá cumprir com as secções da Parte 43 que se aplicam aos sistemas electrónicos, e deverá usar materiais que estejam em conformidade com as especificações aprovadas para o equipamento adequados à sua qualificação.

(5) A OMA deverá utilizar aparelhos de teste, equipamento de oficina, normas de desempenho, métodos de teste, modificações e calibrações que estejam em conformidade com as especificações ou instruções do fabricante, especificações aprovadas e, se não for especificado em contrário, com as boas práticas aceites da indústria aviónica de aeronaves.

## SUBPARTE 6 – PRIVILÉGIOS DAS ORGANIZAÇÕES DE MANUTENÇÃO APROVADAS

**145.06.1. Qualificações da Categoria A**

(1) Os privilégios de uma aprovação da OMA com a categoria A serão limitados à aeronave para a qual a OMA esta qualificada e deverão ser:

*(a)* para liberar a aeronave para retorno ao serviço, excluindo o seu motor ou motores;
*(b)* para certificar nos termos prescritos nos regulamentos:
*(i)* Todo o trabalho que o programa de manutenção relacionado com a aeronave autoriza o titular da aprovação a certificar;
*(ii)* A montagem de uma aeronave e qualquer ajuste ou a pequena modificação duma aeronave; e
*(iii)* A instalação ou substituição de subconjuntos completos, equipamentos, instrumentos e componentes menores de uma aeronave, excluindo o seu motor ou motores; e
*(c)* Para liberar a aeronave para retorno ao serviço, excluindo o seu motor ou motores, para um vôo de ensaio/verificação.

(2) Com a finalidade do sub-regulamento (1)(b)(iii), um subconjunto completo, compreende uma unidade construída de componentes individuais para dar forma a uma unidade completa que poderá incluir uma asa, *aileron*, amortecedores do *trem* de aterragem, rodas, *trem* de aterragem completo, o estabilizador horizontal, estabilizador vertical , o leme direcional e o leme de profundidade.

**145.06.2. Qualificações da Categoria B**

(1) Os privilégios de uma aprovação da OMA com a categoria B serão limitados à aeronave para a qual a OMA esta qualificada e deverão ser:

*(a)* para certificar conforme prescrito nos regulamentos:

*(i)* qualquer revisão geral, reparação ou modificação de uma aeronave, excluindo o seu motor ou motores,

Excepto:

*(aa)* A revisão geral, reparação ou a modificação de tal componente, equipamento ou aparelho que devem ser certificados pelo titular de uma aprovação com qualificações da categoria X ; e

*(bb)* A instalação e ensaio de tal instrumento, equipamento eléctrico ou aparelhos de rádio que devem ser certificados pelo titular de uma aprovação com qualificações da categoria W; e

(ii) O fabrico dos componentes e das peças de acordo com as especificações aprovadas, conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-AMO, se o fabrico dos componentes e as peças forem necessárias para o titular da aprovação completar uma reparação, uma modificação ou uma revisão que irá certificar;

*(b)* A respeito do helicóptero para a qual a OMA está qualificada na categoria E, para liberar o helicóptero para retorno ao serviço, excluindo o seu motor ou motores.

**145.06.3. Qualificações de categoria C**

(1) Os privilégios duma aprovação da OMA com a categoria C serão limitados aos motores para os quais a OMA está qualificada e deverão ser:

*(a)* Para liberar para retorno ao serviço um motor instalado numa aeronave;

*(b)* Para certificar conforme prescrito nos regulamentos:

*(i)* Todo o trabalho que o programa de manutenção relacionado com uma determinada aeronave autorizar o titular da aprovação a certificar;

*(ii)* A instalação de um motor numa aeronave;

*(iii)* Qualquer ajuste ou pequena modificação de um motor da aeronave e a substituição de componentes externos e dos conjuntos do pistão e do cilindro;

*(iv)* A revisão e ensaio das velas;

*(v)* Qualquer instalação e manutenção, à excepção da revisão geral, grandes modificações ou grandes reparações, das hélices e montagem de hélices de passo variável que possam ter sido desmontadas com a finalidade de serem transportadas; e

*(c)* Para liberar o retorno ao serviço dum motor da aeronave para efeitos de voo de ensaio.

**145.06.4. Qualificações da categoria D**

(1) Os privilégios duma aprovação da OMA com a categoria D serão limitados aos motores para os quais a OMA está qualificada e deverão ser:

*(a)* Para liberar o retorno ao serviço dum motor; e

*(b)* Para certificar nos termos prescritos nos regulamentos:

*(i)* Qualquer revisão geral, reparação ou modificação de um motor ou seus acessórios, excepto a revisão geral, reparação ou a modificação do equipamento de ignição, à excepção das velas, e do hélice, do motor de arranque que deve ser certificado pelo titular de uma aprovação com uma qualificação da categoria X ; e

*(ii)* O fabrico dos componentes e das peças de acordo com as especificações apropriadas e aprovadas conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-AMO, se o fabrico dos componentes e as peças forem necessários para o titular da aprovação completar uma reparação, uma modificação ou uma revisão geral que irá certificar.

**145.06.5. Qualificações da categoria E**

(1) Os privilégios de uma aprovação da OMA com a categoria E serão limitados ao helicóptero para o qual a OMA está qualificada e deverão ser:

*(a)* Para liberar para retorno ao serviço um helicóptero;

*(b)* Certificar nos termos prescritos nos regulamentos:

*(i)* Todo o trabalho que o programa de manutenção relacionado com helicóptero, autoriza o titular da aprovação a certificar;

*(ii)* A montagem de um helicóptero e qualquer ajuste ou pequena modificação de um helicóptero;

*(iii)* A instalação ou a substituição de subconjuntos completes, de equipamento, de instrumentos e de componentes menores de um helicóptero;

*(iv)* Qualquer ajuste ou pequena modificação de um helicóptero, motor a turbina ou a pistão e a substitição de componentes externos e dos conjuntos do pistão e do cilindro;

*(v)* A revisão geral e ensaio das velas; e

*(vi)* Qualquer instalação e manutenção, à excepção da revisão geral, grande modificação ou grande reparação, dos rotores e a montagem dos rotores que possam ter sido desmontados para o propósito de serem transportados; e

*(c)* Para liberar o retorno ao serviço dum helicóptero para o voo de ensaio.

**145.03.6. Classificação da categoria W**

(1) Os privilégios de uma aprovação de OMA com a categoria W serão limitados ao equipamento para o qual a OMA está qualificada e deverão ser:

*(a)* Para aprovar o retorno ao serviço a uma aeronave; e

(*b)* Para certificar conforme o prescrito nos regulamentos:

*(i)* Trabalho que o programa de manutenção relacionado com uma aeronave, autoriza o titular da aprovação certificar;

*(ii)* Qualquer ajuste, manutenção ou modificação de tal equipamento ou sua instalação; e

*(iii)* Qualquer instalação na aeronave de tal equipamento e a substituição dos componentes e das peças de tal equipamento: assegurado que nenhum equipamento seja desmantelado com a finalidade de fazer substituições internas.

**145.03.7. Qualificações da Categoria X**

(1) Os privilégios de uma aprovação da OMA com a categoria X serão limitados aos sistemas eléctrico, de ignição, equipamento de comunicações rádio, equipamento de navegação, instrumentos da aeronave, hélices da aeronave e aos processos de soldadura nas suas variadas subdivisões, componentes da aeronave, auxiliares ou peças para as quais a OMA está qualificada e deverão ser:

*(a)* Para liberar o retorno para serviço o equipamento, os componentes, os auxiliares ou as peças da aeronave; e

*(b)* Para certificar conforme prescrito nos regulamentos:

*(i)* A sua revisão, reparação, ensaio e modificação; e

*(ii)* O fabrico dos componentes e das peças para o equipamento, componentes, auxiliares ou partes de acordo com as especificações apropriadas e aprovadas conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-AMO, se o fabrico dos componentes e das peças forem necessários para o titular da aprovação completar uma reparação, uma revisão geral, um ensaio ou uma modificação que irá certificar.

## Requisitos para Construção, Licenciamentos Certificação de Aeródromos

### SUBPARTE 1 – GERAL

**139.01.1. Definições**

(1) Para efeitos do presente decreto, entende-se por:

(*a*) **Aeródromo** - área definida em terra ou na água, incluindo edifícios, instalações e equipamentos, destinada a ser usada no todo ou em parte para a chegada, partida e movimento de aeronaves;

(*b*) **Aeródromo privado** - aeródromo não aberto ao tráfego aéreo em geral, utilizado apenas pelo seu proprietário ou por quem este autorizar;

(*d*) **Aeródromo público** - aeródromo aberto ao tráfego aéreo em geral;

(*e*) **Aeronave** - qualquer máquina tripulada que consiga uma sustentação na atmosfera devido às reacções do ar, que não as do ar sobre a superfície terrestre;

(*f*) **Aeronave crítica** - avião ou helicóptero cujas características físicas e operacionais sejam as mais exigentes para uma determinada infra-estrutura aeroportuária;

(*g*) **Área de manobra** - parte de um aeródromo destinada à descolagem, aterragem e rolagem de aeronaves, excluindo as placas de estacionamento;

(*h*) **Área de movimento** - parte do aeródromo destinada à descolagem, aterragem e rolagem de aeronaves, compreendendo a área de manobra e zonas de estacionamento;

(*i*) **Aviação geral** - toda a operação aérea que não se enquadre na definição de transporte aéreo ou de trabalho aéreo;

(*j*) **Convenção de Chicago** - Convenção sobre a Aviação Civil Internacional assinada em 7 de Dezembro de 1944, ratificada pelo Estado Moçambicano em 4 de Fevereiro de 1977;

(*l*) **Escala** - qualquer operação intermédia de aterragem, permanência e descolagem de uma aeronave entre a origem e o destino final de um voo;

(*m*) **Facilitação** - todas as medidas que tenham em vista a qualidade dos equipamentos e serviços postos à disposição de passageiros, tripulantes, carga aérea a transportar e pessoal afecto à actividade aeroportuária;

(*n*) **Heliporto** - aeródromo ou área definida numa estrutura com vista a ser usada, no todo ou em parte, para a chegada, partida e movimentos à superfície de helicópteros e respectivos serviços de apoio;

(*o*) **Heliporto de superfície** - heliporto situado no solo ou na água;

(*p*) **Heliporto elevado** - heliporto situado sobre uma estrutura artificial mais alta que o solo;

(*q*) **Lado ar** - zona restrita do aeródromo, reservada a tripulações, passageiros ou pessoal devidamente autorizado;

(*r*) **Lado terra** - todas as áreas dentro do perímetro do aeródromo que não sejam qualificadas como lado ar;

(*s*) **Manual de Aeródromo** - manual que contém toda a informação relativa, nomeadamente, à localização do aeródromo, instalações, serviços, equipamentos, procedimentos operacionais, de organização, administração e dos direitos e deveres do operador de aeródromo;

(*t*) **Órgão Regulador Aeronáutico –** entidade de direito público, que superintende a área da aviação civil;

(*u*) **Operador de aeródromo** - titular da licença de aeródromo;

(*v*) **Pista** - área rectangular definida num aeródromo terrestre, preparada para aterragem e descolagem de aeronaves;

(*x*) **Segurança (*security)*** - combinação de medidas e de recursos humanos e materiais destinados a proteger a aviação civil contra actos de interferência ilícita;

(*z*) **Segurança operacional (*safety)*** - combinação de medidas, de recursos humanos e técnicos destinados a minimizar os riscos de danos pessoais e materiais nas actividades aeronáuticas;

(*aa*) **Sistema de gestão de segurança** - sistema de gestão destinado a garantir o controlo da segurança operacional de um determinado aeródromo;

(*bb*) **Trabalho aéreo** - operação de aeronave utilizada em serviços especializados, nomeadamente para fins agrícolas, fotografia aérea, combate a incêndios, observação e patrulha, busca e salvamento e publicidade aérea;

(*cc*) **Transporte aéreo** - operação de aeronave que envolva o transporte de passageiros, carga ou correio efectuada mediante qualquer tipo de remuneração;

(*dd*) **Voo internacional** - ligação aérea efectuada entre o território nacional e qualquer outro Estado;

**139.01.2. Aplicabilidade**

(1) Esta parte aplicia-se à construção, exploração, licenciamento e certificação de aerodrómos civis:

(*a*) Destinados ao tráfego nacional e internacional; e

(*b*) Aos requisitos operacionais, administrativos, de segurança e de facilitação a aplicar nessas infra-estruturas.

(*c*) Aplica-se a todas actividades relacionadas à classificação operacional dos aeródromos civis nacionais para efeitos de ordenamento aeroportuário.

(*d*) Aos aeródromos ou heliportos, públicos ou privados construídos ou que se pretendam construir, reabilitar ou realizar qualquer tipo de transformação.

(2) Excluem-se do âmbito de aplicação deste regulamento:

(*a*) Os aeródromos sob gestão, comando ou responsabilidade de entidades públicas às quais estejam cometidas funções de defesa militar, manutenção da ordem pública, segurança, fiscalização e investigação criminal, quando utilizados em operações com aeronaves civis; e

(*b*) Os heliportos utilizados exclusivamente em emergência médica.

(3) Nos casos excepcionais, o Órgão Regulador Aeronáutico pode estender a aplicação deste Regulamento a outros aeródromos, em função das suas características operacionais, localização ou interesse estratégico.

**SUBPARTE 2 – REQUISITOS PARA CONSTRUÇÃO, AMPLIAÇÃO, MODIFICAÇÃO, LICENCIAMENTO E CERTIFICAÇÃO DE AERÓDROMOS**

**139.02.1. Processo de apreciação prévia de viabilidade**

(1) O processo de construção, ampliação ou modificação de um aeródromo inicia-se com uma apreciação do Órgão Regulador Aeronáutico relativa à sua viabilidade técnico - operacional.

(2) O requerimento do parecer referido no número anterior deve ser entregue no Órgão Regulador Aeronáutico e instruído com os seguintes elementos:

(*a*) Identificação do requerente;

(*b*) Comprovativo da qualidade de proprietário, arrendatário, usufrutuário ou do título de propriedade;

(*c*) Declaração do Conselho Municipal ou autoridade local comprovativa de que a localização pretendida é compatível com o respectivo plano director municipal, ou no caso da sua implantação incidir sobre mais do que um concelho, declaração das respectivas autoridades municipais;

(*d*) Projecto de execução;

(*e*) Parecer favorável do Conselho Municipal local ou autoridade local potencialmente afectado, quer por superfícies de desobstrução, quer por razões ambientais;

(*g*) Licença Ambiental; e

(*h*) Direito de Uso e Aproveitamento da Terra.

(3) O Órgão Regulador Aeronáutico deve comunicar ao requerente o seu parecer no prazo de trinta dias a contar da data de entrega da instrução completa do requerimento referido no número anterior.

(4) O parecer do Órgão Regulador Aeronáutico, emitido nos termos do presente artigo, é obrigatório e vinculativo.

(5) Pela tramitação do processo de apreciação prévia serão devidas taxas e emolumentos a definir em diploma conjunto do Ministros que superintende as Finanças e da Aviação Civil.

**139.02.2. Processo de avaliação de viabilidade técnica para a construção, ampliação ou modificação de aeródromos**

(1) As condições para a realização do processo de avaliação de viabilidade técnica para a construção, ampliação ou modificação de aeródromos abrangidos pelo presente regulamento, são:

(*a*) Não existência de aglomerados urbanos, centros de saúde, de ensino, de culto, de cultura, instalações pirotécnicas ou pecuárias, numa área com 600 metros de largura simétrica em relação ao eixo da pista e estendendo-se por um mínimo de 1600 metros para além de cada extremidade das pistas;

(*b*) Os heliportos de superfície apenas podem ser construídos, ampliados ou modificados em locais onde não existam centros de saúde, de ensino, de culto, de cultura, instalações pirotécnicas ou pecuárias, num raio de 300 metros a contar do seu centro;

(*c*) As plataformas de estacionamento ou caminhos de circulação para acesso das aeronaves à pista ou heliporto, devem distar mais de 150 metros a contar da sua periferia, de locais com o tipo de ocupação e usos do solo referidos na alínea *a)*;

(*d*) A localização e operacionalidade sejam compatíveis com a utilização civil ou militar do espaço aéreo; e

(*e*) Os projectos não contrariem a demais legislação em vigor ou regulamentação complementar sobre esta matéria, complementados pelas normas e práticas recomendadas da ICAO.

(2) Estas condições, podem ser modificadas de acordo com as recomendações da ICAO, e serão previstas em regulamentos do Órgão Regulador Aeronáutico.

**139.02.3. Projecto de execução**

(1) O projecto de execução da construção, ampliação ou modificação de um aeródromo carece da aprovação do IACM.

(2) A aprovação do IACM prevista no número anterior consiste na verificação da conformidade do projecto de execução com os requisitos estabelecidos no anexo n.º 14 à Convenção de Chicago e ainda com os requisitos previstos em regulamentação complementar.

(2) Oprojecto de execução submetido ao IACM deve ser elaborado com um grau de pormenor que permita demonstrar que estão reunidos todos os requisitos referidos no número anterior.

(3) A aprovação prevista no presente artigo deve ser decidida no prazo de trinta dias úteis a contar da data da entrega do projecto, devidamente instruído.

**139.02.4. Processo de Licenciamento do Aeródromos**

(1) Os aeródromos abertos a navegação aérea devem estar licenciadas nos termos deste regulamento.

(2) O promotor do aeródromo deve por escrito solicitar ao órgão Regulador Aeronáutico a inspecção para efeitos de abertura oficial do aeródromo.

(3) A Inspecção e aprovação das condições técnicas do aeródromos é da competência do Órgão Regulador Aeronáutico devendo a equipe ser constituida por representantes do IACM, autoridades locais e promotor da construção.

(4) A equipe deve produzir um relatório a ser submetido a aprovação do Director-Geral do IACM.

(5) Aprovado o relatório da inspecção referida ponto (2) deste parágrafo, o IACM considera o aeródromo aberto à navegação emitindo para a licença do aeródromo.

(6) Adicionalmente, ao referido no ponto anterior, o IACM deve emitir uma circular de informação maeronáutica, com indicação de todas as caracteristicas do aeródormo , para efeitos de divulgação a todas as entidades interessadas.

**139.02.5. Validade, caducidade da licença do aeródromo**

(1) A licença do aeródromo tem um prazo indeterminado de validade que somente expira nas seguintes condições:

(*a*) Requerimento do titular; e

(*b*) Aeródromo inoperacional durante cinco anos consecutivo.

**139.02.6. Processo de transmissibilidade da Licença do aeródromo**

(1) A transmissibilidade da Licença do aeródromo carece de prévia autorização do Órgão Regulador Aeronáutico.

(2) O Órgão Regulador Aeronáutico autoriza a transmissibilidade da Licença nas seguintes condições:

(*a*) Apresentação de requerimento pelo futuro titular da licença.

(*b*) Prova da transmissibilidade do direito real sobre o aeródromo e de que se mantêm todas as condições que permitiram a emissão da licença inicial.

**139.02.7. Processo Certificação de Aeródromos**

(1) Os aeródromos utilizados para operações internacionais devem estar certificados nos termos deste regulamento.

(2) O requerimento para efeitos de Certificação do Aeródromo é dirigido ao Director-Geral do Órgão Regulador Aeronáutico e deve ser acompanhado, da licença prevista no parágrafo 139.02.4 deste regulamento e dos respectivos Manuais do Aeródromo na forma prevista neste regulamento devendo incluir, como anexo, quatro cópias do Manual de Aeródromos (MA).

(3) O Órgão Regulador Aeronáutico pode exigir mais elementos que serão prescritos em forma de instruções.

(4) Os aeródromos abertos ao uso público podem também ser certificados de acordo com as especificações deste regulamento.

**139.02.8. Manual de Aerodrómo**

(1) O Manual de Aeródromo (MA), deve conter os seguintes elementos:

(*a*) Informações de carácter geral, incluindo o âmbito da sua certificação, condições de utilização, carta de obstáculos, sistema de informação aeronáutica, sistema de registo de movimentos de aeronaves, obrigações e direitos do operador do aeródromo;

(*b*) Localização do aeródromo, incluindo plantas e dados relativos ao registo de propriedade;

(*c*) Informação divulgada através do AIS:

*i*) Nome, localização, coordenadas WGS84, elevação, temperatura de referência, e identificação do operador do aeródromo; e

*ii*) Dimensões do aeródromo e informação relacionada.

(*d*) Procedimentos e medidas de segurança operacional;

(*e*) Sistema de registos;

(*f*) Acessos à área de movimento;

(*g*) Plano de emergência do aeródromo;

(*h*) Salvamento e luta contra incêndios;

(*i*) Inspecção à área de movimento e superfícies livres de obstáculos;

(*j*) Ajudas visuais luminosas e sistema eléctrico;

(*l*) Manutenção da área de movimento;

(*m*) Segurança dos trabalhos e obras no aeródromo;

(*n*) Gestão da placa;

(*o*) Gestão da segurança da placa;

*p*) Controlo de veículos no lado ar;

*q*) Gestão dos riscos de intrusão de vida animal;

*r*) Controlo de obstáculos;

*s*) Remoção de aeronaves;

*t*) Manuseamento e armazenamento de matérias perigosas;

*u*) Operações em baixa visibilidade;

*v*) Proteção das instalações de radar, rádio ajudas e de telecomunicações;

*x*) Sistema de gestão de segurança (SMS); e

*z*) Admistração do aeródromos.

(2) O Manual de Aeródromo além de conter os aspectos referidos no numero anterior, deve incluir às instruções complementares do Órgão Regulador Aeronáutico, considerando as particularidades aplicáveis ao aeródromo.

(3) O Manual de Aeródromo previsto no presente Paragráfo é aprovado pelo Director-Geral do Órgão Regulador Aeronáutico e, entregue na altura de submissão do requerimento, conforme especificado no 139.02.7.(1), do presente regulamento.

(4) A Administração do Aeródromo deve designar e informar à Órgão Regulador Aeronáutico o responsável pela guarda e manutenção do MA, no Aeródromo da classe IV.

(5) Constituem obrigações do responsável pelo MA:

(*a*) Manter o registo das pessoas que possuem cópia de todo o MA ou de partes dele; e

(*b*) Submeter à Órgão Regulador Aeronáutico as alterações propostas para o MA.

(6) A Administração do Aeródromo deve registar no MA toda particularidade não aplicável ao aeródromo e o motivo de sua não aplicabilidade.

**139.02.9. Requisitos de emissão do certificado de aeródromo**

(1) A emissão do certificado de aeródromo depende da verificação dos seguintes requisitos:

(*a*) Existência de estruturas técnicas adequadas, pessoal, documentação e equipamento necessários, nos termos do presente regulamento e regulamentação complementar;

(*b*) Indicação da Administração do Aeródromo;

(*c*) Existência de Manual de Aeródromo aprovado;

(*d*) Confirmação, após a vistoria final referida no número seguinte, de que as características físicas, superfícies limitativas de obstáculos, ajudas visuais, instalações, serviços e equipamentos estão de acordo com as normas e práticas recomendadas no Anexo 14 à Convenção de Chicago e regulamentação e instruções complementares;

(*e*) Existência de procedimentos operacionais do aeródromo que garantam a segurança das aeronaves;

(*f*) Existência de programa de segurança do aeródromo aprovado, contendo toda a informação relativa à organização de segurança aeroportuária, medidas e procedimentos, de, prevenção de ocorrência de actos de interferência ilícita; e

(*g*) Seguro obrigatório de responsabilidade civil.

(2) O certificado do aeródromo é emitido pelo Órgão Regulador Aeronáutico, no prazo de quinze dias, após a vistoria final às instalações, equipamentos e serviços inerentes à classificação estabelecida no parágrafo 139.03.1 do presente regulamento.

(3) O Certificado do aeródromo será emitido após a correcção das não conformidades detectadas na vistoria referida no número anterior.

(4) A classificação da infra-estrutura é atribuída pelo Órgão Regulador Aeronáutico e os requisitos para o efeito serão publicados em Circular de Informação Aeronáutica.

(5) Pela vistoria prevista no número dois deste artigo, é devido à Órgão Regulador Aeronáutico o pagamento de uma taxa a fixar por Diploma conjunto dos Ministros que superintende a área da Aviação Civil e as Finanças.

**139.02.10. Elementos do certificado de aeródromo**

(1) O certificado de aeródromo deve conter os seguintes elementos:

(*a*) Número do certificado;

(*b*) Nome do aeródromo;

(*c*) Coordenadas geográficas do aeródromo no sistema WGS 84;

(*d*) Nome e sede do titular do certificado;

(*e*) Categoria atribuída ao aeródromo de acordo com o definido no Capítulo III; e

(*f*) Especificações técnicas, condições operacionais e outros requisitos, que constam de anexos ao certificado e do qual fazem parte integrante.

(2) O certificado é alterado sempre que necessário, de forma a mantê-lo actualizado, e dependendo das possíveis modificações de suas características físicas, operacionais e outros procedimentos e práticas estabelecidas neste Manual, para incorporar as alterações decorrentes das acções correctivas identificadas pelo Órgão Regulador Aeronáutico, durante as inspecções aeroportuárias.

(3) A Administração do Aeródromo deve submeter à aprovação do Órgão Regulador Aeronáutico, o mais breve possível, toda alteração a ser efectuada no MA.

(4) O processo de revisão ou modificação do MA deve ser submetido à apreciação do Órgão Regulador Aeronáutico e após análise inicial da alteração proposta.

(5) Pela emissão ou alteração do certificado é devido ao Órgão Regulador Aeronáutico o pagamento de uma taxa a fixar por diploma conjunto dos Ministros que superintendem as áreas da Aviação Civil e das Finanças.

**139.02.11. Validade, renovação e cancelamento do certificado do aeródromo**

(1) O certificado de aeródromo é válido pelo prazo de cinco anos a partir da data da sua emissão, podendo ser sucessivamente revalidado por iguais períodos, salvo o disposto no n.º 3 deste artigo.

(2) A renovação dos certificados deve ser precedida de uma inspecção a realizar pelo Órgão Regulador Aeronáutico e requerida pelo titular do certificado, no prazo mínimo de quinze dias imediatamente anteriores à data da sua caducidade.

(3) Se de qualquer inspecção efectuada resultar que as condições que levaram à emissão do certificado não se mantêm, pode o mesmo vir a ser limitado, suspenso ou cancelado, não revalidado ou revalidado por prazo inferior a cinco anos, consoante a gravidade ou o número das não conformidades detectadas.

(4) O certificado de aeródromo pode ser renovado se, após inspecção realizada pelo Órgão Regulador Aeronáutico, se concluir estarem preenchidos todos os requisitos de certificação previstos no presente regulamento.

(5) Pela renovação do certificado de aeródromo é devido à Órgão Regulador Aeronáutico o pagamento de uma taxa a fixar por diploma conjunto dos Ministros que superintendem a área das Finanças e da Aviação Civil.

(6) O certificado de aeródromo pode ainda ser cancelado a pedido do seu titular.

**139.02.12. Processo de transmissibilidade do certificado**

(1) A transmissibilidade do certificado carece de prévia autorização do Órgão Regulador Aeronáutico.

(2) O Órgão Regulador Aeronáutico autoriza a transmissibilidade do certificado nas seguintes condições:

(*a*) Apresentação de requerimento pelo futuro titular do certificado, com uma antecedência mínima de sessenta dias em relação à data em que pretende assumir a responsabilidade da operação do aeródromo;

(*b*) Prova da transmissibilidade do direito real sobre o aeródromo e de que se mantêm todas as condições que permitiram a emissão do certificado inicial.

(3) Durante o processo da transmissibilidade da titularidade do certificado, o Órgão Regulador Aeronáutico pode emitir um certificado provisório, desde que a sua emissão seja de interesse público e estejam garantidas todas as condições de segurança das operações aéreas e o cumprimento do Programa de Segurança do Aeródromo.

(4) O certificado provisório previsto no número anterior deste artigo caduca nas seguintes condições:

*a*) Na data em que for transferida a transmissibilidade do certificado de aeródromo.

**SUBPARTE 3 – PROCESSO DE CLASSIFICAÇÃO DE AERÓDROMOS**

**139.03.1. Processo de Classificação de Aeródromos para Efeitos de Certificação**

(1) Para efeitos de certificação, os aeródromos são categorizados em função dos critérios de natureza operacional, administrativa, de segurança e de facilitação, como a seguir se descreve:

(*a*) Aeródromo de classe I;
(*b*) Aeródromo de classe II;
(*c*) Aeródromo de classe III; e
(*d*) Aeródromo de classe IV.

(2) A manutenção da classificação prevista no número anterior depende da verificação permanente dos requisitos previstos no presente regulamento.

(3) A classificação prevista no número um deste artigo pode ser condicionada pelo Órgão Regulador Aeronáutico, mediante regras específicas, ou pela entidade exploradora do aeródromo, com a validação do Órgão Regulador Aeronáutico, devendo tais condicionamentos e regras ser devidamente publicadas em documentação aeronáutica apropriada.

**139.03.2. Aeródromo de Classe I**

(1) A classificação dos aeródromos em classe I depende da verificação dos seguintes requisitos operacionais:

(*a*) Existência de equipamento mínimo de combate a incêndio em conformidade com o previsto no Anexo 14 à Convenção de Chicago e demais regulamentação complementar;
(*b*) Existência de dispositivos que impeçam a aterragem de aeronaves sempre que o aeródromo estiver encerrado.

(2) A classificação dos aeródromos em Aeródromo da classe I depende da verificação dos seguintes requisitos administrativos:

(*a*) Existência de um responsável do aeródromo conforme o disposto no Parágrafo 139.04.7 do presente regulamento; e
(*b*) Existência de registos e dados estatísticos de tráfego devidamente organizados.

(3) Os Aeródromos da classe I estão sujeitos aos condicionalismos seguintes:

(*a*) Interdição de utilização como base de escolas de aviação para pilotos;
(*b*) Interdição de utilização para voos internacionais;
(*c*) Interdição de utilização em operações de transporte aéreo regular; e
(*d*) Interdição de utilização em operações nocturnas.

(4) Incluem-se na categoria prevista no presente artigo todos os Aeródromos privados e Aeródromo da classe I civil abertos à navegação aérea.

**139.03.3. Aeródromo de Classe II**

1. A classificação dos aeródromos em Classe II depende da verificação dos seguintes requisitos operacionais:

(*a*) Existência de um sistema de comunicação que permita às tripulações contactar com os órgãos de serviços de tráfego aéreo adjacentes de forma a garantir a coordenação e a informação mínima necessárias à realização dos voos;
(*b*) Existência de equipamento mínimo de combate a incêndio em conformidade com o previsto no Anexo 14 à Convenção de Chicago e demais regulamentação complementar, e garantia da possibilidade da presença, durante as operações, de equipamento e pessoal do serviço de luta contra incêndios devidamente qualificados;
(*c*) Existência de sistema de energia eléctrica de emergência compatível com o tipo de operações pretendidas;
(*d*) Existência de telefone e fax no aeródromo; e
(*e*) Vedação das áreas operacionais de forma a impedir a intrusão de vida animal ou de pessoas não autorizadas.

(2) A classificação dos aeródromos em secundários depende da verificação dos seguintes requisitos administrativos:

(*a*) Existência de uma Administração do aeródromo do aeródromo conforme o disposto no Parágrafo 139.04.7do presente regulamento; e
(*b*) Existência de registos e dados estatísticos de tráfego devidamente organizados.

(3) Os Aeródromo da classe II devem obedecer ainda aos seguintes requisitos de facilitação:

(*a*) Existência de locais de abrigo para passageiros e tripulantes; e
(*b*) Existência de um telefone público.

(4) Os Aeródromo da classe II estão ainda sujeitos aos condicionalismos seguintes:

(*a*) Operações de transporte aéreo limitadas à aeronaves com peso máximo à descolagem igual ou inferior a 10 toneladas; e
(*b*) Existência de dispositivos que impeçam a aterragem de aeronaves sempre que o aeródromo estiver encerrado.

(5) A derrogação prevista no número anterior é requerida à Órgão Regulador Aeronáutico pelo operador de aeródromo, devendo o mesmo comprovar estarem reunidas as condições objectivas de apreciação ali previstas.

(6) A derrogação é concedida pelo Órgão Regulador Aeronáutico, no âmbito da certificação do aeródromo, nas condições que vierem a ser determinadas e após submissão do respectivo pedido.

**139.03.4. Aeródromo de Classe III**

(1) A classificação dos aeródromos em Classe III depende da verificação dos seguintes requisitos operacionais:

(*a*) Existência de uma zona própria de tráfego aéreo, devidamente publicada no AIP e demais publicações de informação aeronáutica pertinentes;
(*b*) Existência de instalações, equipamentos e pessoal devidamente certificado para prestação de no mínimo o AFIS;
(*c*) Existência de equipamento de ajuda rádio e procedimento de aproximação aprovado e publicado no AIP e demais publicações de informação aeronáutica pertinentes;
(*d*) Existência de sistemas de sinalização visual e luminosa de acordo com o tipo de operações a efectuar;
(*e*) Existência de serviços de emergência durante as operações que satisfaçam os requisitos e

procedimentos de protecção, emergência, socorro e combate a incêndios previstos no Anexo 14 à Convenção de Chicago e demais regulamentação complementar;

(*f*) Existência de equipamento e pessoal devidamente certificado para operar comunicações com os órgãos de tráfego aéreo adjacentes, coordenar voos, emitir planos de voo, transmitir e receber mensagens de AFTN e com os serviços de emergência;

(*g*) Existência de equipamentos ou meios que permitam fornecer às tripulações informação meteorológica do aeródromo e ao longo das rotas previstas a operar com partida desse aeródromo;

(*h*) Existência de serviço de informação aeronáutica para apoio às tripulações;

(*i*) Existência de sistema de energia eléctrica de emergência compatível com o tipo de operações pretendidas; e

(*j*) Existência de um Programa de Manutenção do Aeródromo.

(2) A classificação dos aeródromos em Aeródromo da classe III depende da verificação dos seguintes requisitos administrativos:

(*a*) Existência de um director de aeródromo conforme ao disposto no Parágrafo 139.04.7do presente regulamento; e

(*b*) Existência de serviços administrativos e de contabilidade devidamente organizados de modo a permitir o acompanhamento da actividade aeroportuária pelo Órgão Regulador Aeronáutico e outras entidades.

(3) Os aeródromos classificados em principais devem obedecer aos seguintes requisitos de facilitação:

(*a*) Existência de instalações e equipamentos adequados ao exercício do controlo documental de passageiros e tripulantes, do controlo de alfandega e migração;

(*b*) Existência de instalações e equipamentos adequados ao exercício do controlo sanitário e fitossanitário; e

(*c*) Existência de instalações, equipamentos, serviços de apoio e pessoal devidamente habilitado para o despacho de forma regular de tripulações, passageiros, respectiva bagagem, carga aérea e correio, com dimensionamento compatível com a procura de tráfego e a qualidade de serviço exigível.

(4) Os Aeródromos da classe III estão ainda sujeitos aos condicionalismos de realização de voos internacionais desde que devidamente autorizados pelo Órgão Regulador Aeronáutico, mediante pedido por escrito dirigido ao Director - -Geral do Órgão Regulador Aeronáutico.

**139.03.5. Aeródromo de Classe IV**

(1) A classificação dos aeródromos em classe IV depende da verificação dos seguintes requisitos operacionais:

(*a*) Existência de espaço aéreo próprio, devidamente definido em conformidade com legislação aplicável, e de procedimentos de aproximação por instrumentos, publicados no AIP e demais publicações de informação aeronáutica pertinentes;

(*b*) Existência de equipamento em funcionamento mínimos devidamente certificados e necessários à condução de operações de voo por instrumentos e adequados ao tipo de operação a efectuar;

(*c*) Existência de infraestruturais para prestação do serviço de tráfego aéreo, equipamento e pessoal próprio devidamente certificado pelo Órgão Regulador Aeronáutico para o exercício do controlo de tráfego coordenação do tráfego, emissão de planos de voo, transmissão e recepção de mensagens de AFTN e gravação das comunicações relativas a esses serviços;

(*d*) Existência de sistemas de sinalização visual e luminosa de acordo com o tipo de operações a efectuar, nos termos do Anexo 14 à Convenção de Chicago;

(*e*) Existência de serviços de emergência próprios e permanentes que satisfaçam os requisitos e procedimentos de protecção, emergência, socorro e combate a incêndios previstos no Anexo 14 à Convenção de Chicago e demais regulamentação complementar;

(*f*) Existência de equipamentos ou meios que permitam fornecer às tripulações informação meteorológica do aeródromo e ao longo das rotas previstas a operar com partida desse aeródromo;

(*g*) Existência de um serviço de informação aeronáutica permanente para apoio às tripulações;

(*h*) Existência de um sistema de energia eléctrica de emergência compatível com os equipamentos de apoio às operações pretendidas;

*i*) Existência de um Sistema de Gestão de Segurança Operacional; e

*j*) A existência de um Programa de Manutenção do Aeródromo.

(2) A classificação dos aeródromos em Aeródromos da classe IV depende da verificação dos seguintes requisitos administrativos:

(*a*) Existência de uma Administração do Aeródromo da classe IV conforme o disposto no Parágrafo 139.04.7; e

(*b*) Existência de serviços administrativos e de contabilidade devidamente organizados de modo a permitir o acompanhamento da actividade aeroportuária pelo Órgão Regulador Aeronáutico e outras entidades governamentais.

(3) Os Aeródromos de classe IV devem ainda obedecer aos seguintes requisitos de facilitação:

(*a*) Existência de instalações, equipamentos e recursos humanos adequados ao exercício permanente do controlo documental de passageiros e tripulantes, do controlo aduaneiro da respectiva bagagem de mão ou porão, da carga aérea ou correio;

(*b*) Existência de instalações, equipamentos e recursos humanos adequados ao exercício permanente do controlo sanitário e fitossanitário;

(*c*) Existência de instalações, equipamentos, serviços de apoio e pessoal devidamente habilitado para o despacho de forma regular de tripulações, passageiros, respectiva bagagem, carga aérea e correio, com um dimensionamento compatível com a procura de tráfego e a qualidade de serviço exigível; e

(*d*) Existência de zonas específicas destinadas ao embarque, desembarque, transferência ou trânsito de passageiros e sua bagagem de mão.

**139.03.6. Processo de atribuição do Código de referência do aeródromo**

(1) A cada aeródromo é atribuído um código de referência a determinar de acordo com as características da aeronave crítica para o qual o aeródromo se destina.

(2) O código de referência previsto no número anterior é definido em função da distância de referência do avião, envergadura de asa e largura exterior do trem de aterragem principal, e tem como objectivo fornecer um método simples de interligação entre as características técnicas do avião e do aeródromo conforme especificadas no Anexo 14 à Convenção de Chicago.

(3) O código de referência é composto por um número e uma letra e é atribuído pelo Órgão Regulador Aeronáutico de acordo com os critérios previstos no presente artigo e ainda com os requisitos constantes de regulamentação complementar.

**SUBPARTE 4 – OBRIGAÇÕES DO OPERADOR DO AERÓDROMO**

**139.04.1. Obrigações do Operador de Aeródromo**

(1) São obrigações do operador:

(*a*) Assegurar o normal funcionamento e garantir a segurança das operações no aeródromo;

(*b*) Facilitar por todos os meios o livre acesso ao aeródromo de todo o pessoal do Órgão Regulador Aeronáutico ou por este devidamente credenciado para o efeito, para a realização de auditorias, vistorias, inspecções e testes, bem como das autoridades policiais;

(*c*) Ser responsável pelas comunicações, relatórios e demais correspondência, de acordo com o presente regulamento;

(*d*) Implementar um programa de formação, a ser aprovado pelo Órgão Regulador Aeronáutico, de modo a permitir a actualização de conhecimentos do pessoal ao seu serviço;

(*e*) Ter ao seu serviço um número suficiente de pessoal qualificado para realizar todas as tarefas essenciais à regular operação e manutenção do aeródromo, tendo em conta a categoria do mesmo e o tipo de operação pretendida;

(*f*) Garantir a coordenação dos serviços de tráfego aéreo, incluindo a informação aeronáutica e meteorológica, quando aplicáveis, de forma a garantir que os serviços prestados sejam compatíveis com os requisitos aplicáveis à categoria do aeródromo e o tráfego existente;

*g*) Desenvolver e implementar um sistema de segurança do aeródromo, a aprovar pelo Órgão Regulador Aeronáutico, nos termos do presente regulamento;

(*h*) Estabelecer um sistema de gestão de segurança operacional para o aeródromo que contenha a estrutura da organização, os deveres, poderes e responsabilidades dos quadros dessa estrutura, de forma a assegurar a eficácia das operações aeroportuárias;

(*i*) Exigir a todos os utilizadores do aeródromo, incluindo os que prestam serviços em terra, o cumprimento das regras de segurança e de segurança operacional aplicáveis ao aeródromo;

(*j*) Garantir a cooperação de todos os utilizadores referidos no número anterior, designadamente na prestação de informações sobre quaisquer acidentes, incidentes, defeitos ou falhas que possam ter repercussões na segurança operacional; e

(*l*) Remover das áreas operacionais do aeródromo qualquer objecto estranho susceptível de constituir obstáculo, ou qualquer outra situação que potencialmente possa vir a pôr em risco a segurança operacional.

(2) Qualquer aeródromo do nível secundário ou principal pode prestar o serviço internacional desde que o Órgão Regulador Aeronáutico considere reunidas todas as condições internacionalmente exigidas para o efeito, de acordo com o prescrito no Anexo 9 à Convenção de Chicago.

(3) O referido no número anterior efectiva-se após o pagamento da respectiva taxa à Órgão Regulador Aeronáutico.

(4) Os heliportos têm a mesma classificação que os aeródromos e Aeródromos da classe IV desde que reunidas todas as condições exigidas pelo Órgão Regulador Aeronáutico para tal efeito.

**139.04.2. Auditorias e inspecções internas**

(1) O operador do aeródromo deve efectuar auditorias regulares ao seu sistema de gestão de segurança, bem como inspecções às instalações e equipamentos do aeródromo certificado para garantir a segurança operacional.

(2) Para efeitos do disposto no número anterior, o operador do aeródromo deve estabelecer um plano anual de auditorias e inspecções, a aprovar pelo Órgão Regulador Aeronáutico.

(3) As auditorias devem abranger toda a actividade do operador do aeródromo.

(4) O operador do aeródromo deve assegurar que as auditorias e inspecções à instalações, equipamentos e serviços, sejam efectuadas por pessoal especializado e qualificado para cada situação.

(5) No final de cada auditoria e inspecção deve ser sempre efectuado um relatório assinado pelos técnicos que a realizaram e encaminhá-lo à Órgão Regulador Aeronáutico.

(6) O operador deve manter uma cópia dos relatórios durante um período mínimo de 5 anos, devendo disponibilizá-los à Órgão Regulador Aeronáutico, sempre que solicitado.

(7) O operador do aeródromo deve providenciar pela avaliação do cumprimento das normas de segurança pelos utilizadores referidos na alínea *i)* do n.º 1 do Paragráfo anterior, através de auditorias e de inspecções, realizadas por si ou por terceiros quando devidamente reconhecidos pelo Órgão Regulador Aeronáutico.

(8) O operador do aeródromo certificado deve inspeccionar o aeródromo de forma a garantir a segurança operacional de acordo com as circunstâncias a seguir:

(*a*) Após qualquer acidente ou incidente aeronáutico;

(*b*) Durante a construção, ampliação ou reforma das facilidades, bem como na instalação dos equipamentos do Aeródromo da classe IV que sejam críticos para a segurança operacional das aeronaves; e

(*c*) A qualquer tempo, quando existirem condições no Aeródromo da classe IV que possam comprometer a segurança operacional da aviação.

**139.04.3. Comunicações obrigatórias**

(1) O operador deve assegurar, no momento em que toma conhecimento da informação contida no AIP, NOTAM, boletins de pré-voo e circulares de informações aeronáuticas editadas

pelo Órgão Regulador Aeronáutico, que são correctos e actualizados, devendo comunicar por escrito e de imediato ao AIS quaisquer imprecisões ou omissões que detecte:

(*a*) Imediatamente após identificá-las; e

(*b*) As mudanças planeadas nas características físicas e operacionais do aeródromo, por escrito, com pelo menos 60 (sessenta) dias corridos antes do início das obras, para os Aeródromos da classe IV internacionais, e 30 (trinta) para os domésticos.

(2) A Administração do Aeródromo certificada deve comunicar imediatamente aos órgãos de tráfego aéreo, para a emissão de NOTAM, e à Órgão Regulador Aeronáutico a ocorrência das seguintes situações:

(*a*) A existência de obstáculos, bem como a existência de qualquer obstrução ou condições de perigo, que possam comprometer a segurança operacional da aviação no Aeródromo da classe IV ou em suas proximidades;

(*b*) A redução das condições operacionais estabelecidas nas publicações aeronáuticas;

(*c*) A degradação ou a obstrução de qualquer parte da área de movimento do Aeródromo da classe IV e qualquer outra situação que possa comprometer a segurança operacional;

(*d*) A Administração do Aeródromo certificada deve disponibilizar à Órgão Regulador Aeronáutico as informações relativas às temperaturas máximas e mínimas diárias, visando à determinação e actualização da temperatura de referência do Aeródromo da classe IV.

(3) A Administração do Aeródromo certificada deve comunicar imediatamente aos órgãos de tráfego aéreo, para a emissão de NOTAM, e à Órgão Regulador Aeronáutico a ocorrência das seguintes situações:

(*a*) A existência de obstáculos, bem como a existência de qualquer obstrução ou condições de perigo que possam comprometer a segurança operacional da aviação no aeródromo ou em suas proximidades;

(*b*) A redução das condições operacionais estabelecidas nas publicações aeronáuticas;

(*c*) A degradação ou a obstrução de qualquer parte da área de movimento do Aeródromo da classe IV e qualquer outra situação que possa comprometer a segurança operacional.

(4) A Administração do Aeródromo certificada deve disponibilizar à Órgão Regulador Aeronáutico e as informações relativas às temperaturas máximas e mínimas diárias, visando à determinação e actualização da temperatura de referência do Aeródromo da classe IV;

(5) Sem prejuízo do cumprimento do disposto no número seguinte, o operador de aeródromo deve comunicar por escrito o AIS do Órgão Regulador Aeronáutico, com uma antecedência mínima de 15 dias relativamente à data da sua concretização, as alterações programadas, designadamente em instalações, equipamentos ou serviços do aeródromo que possam afectar a fiabilidade da informação contida em qualquer publicação referida no número anterior.

(6) Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, o operador deve notificar o AIS sem demora e tomar medidas para que o órgão do controlo de tráfego aéreo e de operações de voo recebam notificação imediata e pormenorizada de qualquer uma das seguintes circunstâncias de que tenha conhecimento:

(*a*) Obstáculos, obstruções e perigos temporários, nomeadamente qualquer perfuração, por um objecto, das superfícies limitativas de obstáculos referentes ao aeródromo, ou a existência de qualquer obstrução ou condição perigosa que afecte a segurança da aviação civil, no aeródromo ou na sua vizinhança;

(*b*) Alteração do nível de serviço do aeródromo, nomeadamente a redução na prestação dos serviços de controlo de tráfego aéreo, comunicações, serviços de luta contra incêndios, abastecimento de combustível, aduaneiros e de imigração;

(*c*) Encerramento de qualquer parte da área de movimento do aeródromo;

(*d*) Notificar sem demora à Órgão Regulador Aeronáutico, de qualquer falha nos sistemas de controlo de tráfego aéreo e de apoio à navegação aérea, utilizando para tal a rede AFTN, fax ou *e-mail*; e

(*e*) Qualquer outra condição que possa afectar a segurança da aviação e relativamente às quais se torna necessário tomar precauções.

(7) Sempre que não for possível ao operador do aeródromo fazer chegar a informação, a que se refere o número anterior, ao órgão de controlo de tráfego aéreo e operações de voo deve o mesmo dar conhecimento imediato dos factos aos pilotos através de qualquer outro meio ao seu alcance.

**139.04.4. Obras na área de movimento de um aeródromo**

(1) O operador deve apresentar à Órgão Regulador Aeronáutico, para efeito de aceitação prévia um programa de obras de beneficiação, reconstrução, ampliação ou modificação da área de movimento do aeródromo, que pela sua natureza e duração impliquem um risco acrescido para a operação, o operador deve apresentar à Órgão Regulador Aeronáutico, para efeitos de aceitação prévia, um plano operacional de trabalhos.

(2) O plano referido no número anterior deve ser remetido à Órgão Regulador Aeronáutico com a antecedência mínima de:

(*a*) Noventa dias, para obras em pistas e prolongamentos para paragem; e

(*b*) Trinta dias, para obras em caminhos de circulação e placas de estacionamento.

(3) Nos casos de reconhecida urgência os prazos referidos nas alíneas do número anterior podem ser reduzidos, desde que os trabalhos sejam previamente autorizados pela Aeronáutica e divulgados através de NOTAM.

(4) Do plano operacional de trabalhos devem constar os seguintes elementos:

(*a*) Projecto e memória descritiva dos trabalhos a efectuar;

(*b*) Faseamento e calendarização da obra;

(*c*) Indicação das distâncias declaradas referentes à pista afectada, nos casos em que houver necessidade de alteração ou deslocação de soleiras;

(*d*) Alterações à sinalização diurna e luminosa;

(*e*) Trabalhos em áreas adjacentes às pistas, caminhos de circulação e placas de estacionamento;

(*f*) Controlo de acessos à área de trabalhos;

(*g*) Medidas de segurança operacional;

(*h*) Medidas de segurança aeroportuária contra actos de interferência ilícita;
(*i*) Alteração de procedimentos relativos à operação de aeronaves;
(*l*) Proposta de NOTAM a emitir; e
*m*) Quaisquer outros elementos que o operador considere relevantes para o plano.

**139.04.5. Inspecções extraordinárias**

(1) Sem prejuízo das inspecções referidas no n.º 2 do Parágrafo 139.04.2 do presente regulamento e no Manual do Aeródromo, o operador do aeródromo, para garantir a segurança operacional deve proceder à inspecção da infra-estrutura nas seguintes situações:

(*a*) Imediatamente após a ocorrência de um incidente ou acidente com aeronave;
(*b*) Durante o período em que decorram trabalhos de construção ou reparação das instalações ou equipamentos do aeródromo considerados críticos para a segurança da operação das aeronaves; e
(*c*) Em qualquer outra situação imprevista em que ocorram condições susceptíveis de afectar a segurança operacional do aeródromo.

**139.04.6. Avisos de perigo**

(1) O operador do aeródromo deve colocar avisos de perigo em qualquer área pública adjacente à área de movimento sempre que os voos de aeronaves a baixa altitude no aeródromo ou na sua vizinhança, ou a rolagem de aeronaves possam constituir perigo para pessoas ou tráfego de veículos.

(2) Nas situações em que a área pública referida no número anterior não se encontre sob controlo do operador do aeródromo deve o mesmo solicitar à entidade responsável por essa área a colocação dos avisos de perigo.

**139.04.7. Administração do Aeródromo**

(1) Os aeródromos com a classificação, no mínimo, de nível de secundário devem ter uma Administração que superintenda o respectivo funcionamento e seja responsável pelo cumprimento das leis e regulamentos em vigor, bem como dos procedimentos estabelecidos no Manual do Aeródromo.

(2) A Administração deve ser constituída ou representada pelo director ou alguém por este delegado e uma equipa mínima, que deve auxiliar e fiscalizar todas as actividades operacionais, tendo o direito a solicitar os documentos de bordo de qualquer aeronave e os da respectiva tripulação.

(3) O director e o seu substituto são designados pela entidade que tutela o aeródromo após prévia comunicação à Órgão Regulador Aeronáutico.

(4) A designação do director de aeródromo depende da posse de habilitações técnicas e operacionais adequadas.

(5) O Manual do Aeródromo deve identificar expressamente o substituto do respectivo director, nas suas ausências, bem como prever as competências que o mesmo delegue naquele, ou noutros funcionários ao serviço do aeródromo.

(6) O director deve comunicar à Órgão Regulador Aeronáutico todas as ocorrências susceptíveis de afectarem a segurança operacional do aeródromo.

(7) O director deve participar à Órgão Regulador Aeronáutico e à autoridade policial mais próxima quaisquer actos ilícitos que violem a segurança das infra-estruturas aeroportuárias.

(8) Os aeródromos com Categoria de Aeródromo de classe I e/ou Aeródromo de classe I civil abertos à navegação aérea pelo Órgão Regulador Aeronáutico, devem ter no mínimo um responsável que possa responder a qualquer momento pela segurança, manutenção e restante supervisão da infra-estrutura.

**139.04.8. Desvios e Estudos Aeronáuticos**

(1) O Aeródromo de classe IV que não atender na integra às normas e aos procedimentos estabelecidos no presente regulamento, deverá ser autorizada a manter o funcionamento, devendo a adoptar procedimentos especiais, aprovados pelo Órgão Regulador Aeronáutico.

(2) Para efeitos do número anterior do presente artigo deverá ser elaborado e apresentado Estudo Aeronáutico que garanta um nível de segurança operacional equivalente ao que seria assegurado por aquelas normas ou procedimentos.

(3) Antes de decidir sobre qualquer desvio, deve ser levados em consideração todos os aspectos relacionados com a segurança operacional.

(4) Os desvios das normas e dos procedimentos aprovados pelo Órgão Regulador Aeronáutico devem constar do MOA, após receberem uma numeração de controle.

(5) Nos casos de impossibilidade técnica para a concessão de desvios pelo Órgão Regulador Aeronáutico, Administração do Aeródromo pode interpor um recurso técnico administrativo, em última instância, à Órgão Regulador Aeronáutico, que emite a decisão final.

**139.04.9. Processo de Estudos aeronáuticos**

(1) O Estudo Aeronáutico consiste na análise do impacto de uma não conformidade das características físicas e operacionais do Aeródromo em relação aos padrões especificados no Volume I do Anexo 14 à Convenção de Chicago ou na legislação aeronáutica nacional, visando estabelecer procedimentos alternativos que garantam o mesmo nível de segurança para as operações da aeronave crítica.

(2) O Estudo referido no numero anterior deve fornecer todos os elementos para que o Órgão Regulador Aeronáutico avalie a viabilidade quanto à adopção de desvios da legislação aplicável, compreendendo a análise dos seguintes riscos:

(*a*) Colisão com outras aeronaves, veículos ou objectos;
(*b*) Saída de aeronaves de superfícies pavimentadas; e
(*c*) Perigo de ingestão em motores.

(3) Um Estudo Aeronáutico deve ser aprovado pelo Órgão Regulador Aeronáutico, quando os requisitos físicos e operacionais não puderem ser atendidos no Aeródromo. Tal Estudo será desenvolvido preferencialmente durante o planeamento/projecto do aeródromo, de forma que os desvios sejam considerados no processo de homologação, ou no seu processo de certificação, para os seguintes casos:

(*a*) Distância entre os eixos de pista de aterragem e de caminho de circulação;
(*b*) Distância entre os eixos de dois caminhos de circulação;
(*c*) Distância entre eixo de caminho de circulação e objecto;
(*d*) Distância entre caminho de circulação, placa e objecto;
(*e*) Dimensões, pavimentos e acostamentos do sistema de pistas; e
(*f*) Protecção de motores contra danos provocados por objectos estranhos.

**139.04.10. Análise técnica**

(1) As análises técnicas devem conter as Justificações para os desvios, com base na obtenção, por outros meios, de um nível de segurança operacional equivalente.

(2) Na condução das análises técnicas, os inspectores do Órgão Regulador Aeronáutico devem usar da sua competência legal, experiência e conhecimento especializado podendo consultar outros especialistas de demais organizações.

(3) Os desvios que forem considerados procedimentos alternativos no processo de aprovação de desvios, esses procedimentos poderão ser incorporados ao Certificado.

**139.04.11. Conclusão do Processo de Estudo Aeronáutico**

Ao final das análises contidas no Estudo Aeronáutico devem ser estabelecidas as condições e/ou soluções para as situações de não-conformidade identificadas, emitindo, de forma clara, parecer conclusivo quanto à aprovação ou não dos desvios pelo Órgão Regulador Aeronáutico, que devem ser publicados nos documentos apropriados (AIP).

**SUBPARTE 5 – SITUAÇÕES EXCEPCIONAIS**

**139.05.1. Processo de Isenções**

(1) O Órgão Regulador Aeronáutico pode conceder isenção a um operador de aeródromo do cumprimento de alguns dos requisitos previstos no presente regulamento, atendendo a razões imperativas nomeadamente de carácter de interesse público ou emergência, mediante comunicação à Órgão Regulador Aeronáutico devidamente fundamentada.

(2) A isenção prevista no número anterior só é concedida se o operador do aeródromo demonstrar que foram estabelecidos meios alternativos para garantir os níveis de segurança e de segurança operacional equivalentes, podendo o Órgão Regulador Aeronáutico impor limitações operacionais complementares.

(3) A isenção deve ter a duração máxima de um mês, podendo ser estendida de acordo com as circunstâncias para três meses, cumprindo os requisitos do número anterior.

**139.05.2. Condições para utilização de aeródromos militares por aeronaves civis**

(1) A utilização pontual ou permanente de aeródromos militares por aeronaves civis está sujeita às condições estabelecidas no protocolo a celebrar entre as autoridades militares e o Órgão Regulador Aeronáutico.

(2) A utilização permanente de aeródromos militares por aeronaves civis carece de aprovação do Órgão Regulador Aeronáutico, devendo os procedimentos de certificação e inspecção do aeródromo, incluindo as infra-estruturas, serviços, equipamentos, sistemas, pessoal e procedimentos, ser estabelecidos por protocolo a celebrar entre as entidades referidas no número anterior.

(3) Excluem-se do disposto nos números anteriores as operações que envolvam aeronaves de Estado ou ao seu serviço, ou em situações de emergência.

**139.05.3. Condições para utilização de locais não certificados**

1. A utilização pontual de locais não certificados por aeronaves nos termos do presente regulamento reveste-se de carácter excepcional e deve ser do conhecimento prévio do Órgão Regulador Aeronáutico, ficando sujeita ao cumprimento cumulativo dos seguintes requisitos:

(*a*) Autorização prévia do proprietário ou possuidor desse local;

(*b*) O local se situe fora de perímetros urbanos definidos em sede de Planos Directores Municipais;

(*c*) Não existam edifícios destinados a fins habitacionais, de lazer, de ensino, de culto, de saúde ou instalações pecuárias, num raio de 300 metros planimétricos a contar do local de aterragem;

(*d*) A operação não implique o estacionamento da aeronave nesse local entre o pôr e o nascer do sol; e

*e*) O voo seja realizado em conformidade com as Regras do Ar estabelecidas no Anexo 2 à Convenção de Chicago e demais normas em vigor.

(2) A utilização excepcional prevista no número anterior deve ser solicitada à Órgão Regulador Aeronáutico e à autoridade policial mais próxima, com pelo menos setenta e duas horas de antecedência.

(3) A verificação do cumprimento do disposto nos n.ºs 1 e 2 do presente Parágrafo é da responsabilidade do operador da aeronave e do seu piloto comandante.

4. Excluem-se do disposto no n.º1 as situações de emergência e as operações que envolvam aeronaves de Estado ou ao seu serviço.

**SUBPARTE 6 – CONTRAVENÇÕES E MEDIDAS CAUTELARES**

**139.06.1. Fiscalização e Processamento das contravenções**

(1) Sem prejuízo das competências atribuídas por lei a outras entidades, a fiscalização do cumprimento das normas constantes do presente regulamento compete à Órgão Regulador Aeronáutico.

(2) Compete à Órgão Regulador Aeronáutico, nos termos legais instaurar e instruir os processos de contravenção, bem como proceder à aplicação das respectivas multas.

(3) O Director-Geral do Órgão Regulador Aeronáutico pode delegar esta responsabilidade a outra entidade singular, colectiva ou técnico, através de uma Circular de Informação Aeronáutica devidamente sancionada pelo Conselho de Administração do Órgão Regulador Aeronáutico.

**139.06.2. Contravenções**

(1) Constitui contravenção aeronáutica civil muito grave:

(*a*) a aceitação de tráfego, bem como a exploração de um aeródromo, sem que exista um certificado de aeródromo, em violação do disposto no n.º 1 do Parágrafo 139.02.10;

(*b*) a inexistência, nos aeródromos com Categoria de Aeródromo da classe I, de equipamento mínimo de combate a incêndios definido pelo Órgão Regulador Aeronáutico em conformidade com o previsto no Anexo 14 à Convenção de Chicago, conforme o disposto na alínea *a)* do n.º 1 Parágrafo 139.03.2;

(*c*) a violação, nos aeródromos com Categoria de Aeródromo da classe I, dos condicionalismos previstos no n.º 3 do Parágrafo 139.03.2;

(*d*) a inexistência, nos aeródromos com Categoria de Aeródromo da classe II, de um sistema de comunicação que permita o contacto das tripulações com os órgãos de tráfego aéreo adjacentes, conforme o disposto na alínea *a)* do n.º 1 do Parágrafo 139.03.5;

(*e*) a inexistência, nos aeródromos com Categoria de Aeródromo da classe II, de equipamento de combate a incêndios em conformidade com o previsto no Anexo 14 à Convenção de Chicago, conforme o disposto na alínea *b*) do n.º 1 do Parágrafo139.03.5;

(*f*) A falta de diligência, nos aeródromos com Categoria de Aeródromo da classe II, no sentido de assegurar, durante as operações, a existência de equipamento e pessoal da corporação de bombeiros mais próxima ou outra desde que devidamente habilitados, conforme o disposto na alínea *b)* do n.º 1 do Parágrafo 139.03.5;

(g) A inexistência, nos aeródromos com Categoria de Aeródromo da classe II, de sistema de energia eléctrica de emergência compatível com o tipo de operações pretendidas, conforme o disposto na alínea *c)* do n.º 1 do Parágrafo 139.03.5.º;

(*h*) A inexistência, nos aeródromos com Categoria de Aeródromo da classe II, de mecanismos de controlo de acesso às zonas restritas de segurança e outras zonas do lado ar;

(*i*) A circulação, nos aeródromos com Categoria de Aeródromo da classe II, de veículos entre o lado terra e o lado ar sem serem observadas as normas de segurança operacionais;

(*j*) A inexistência, nos aeródromos com Categoria de Aeródromo da classe II, de mecanismos de controlo de acessos em zonas de terminais acessíveis ao público e outras zonas públicas;

(*l*) A inexistência ou não aplicação, nos aeródromos com Categoria de Aeródromo da classe II, de métodos de rastreio de pessoal, objectos transportados e veículos;

(*m*) A inexistência, nos aeródromos com Categoria de Aeródromo da classe III, de uma zona própria de tráfego aéreo, conforme o disposto na alínea *a)* do n.º 1 do Parágrafo 139.03.5;

(*n*) A inexistência, nos aeródromos com Categoria de Aeródromo da classe III, de instalações, equipamentos e pessoal devidamente certificado para prestação de AFIS, conforme o disposto na alínea *b)* do n.º 1 do Parágrafo 139.03.5;

(*o*) A inexistência, nos aeródromos com Categoria de Aeródromo da classe III, de equipamento de ajuda rádio e procedimento de aproximação, conforme o disposto na alínea c) do n.º 1 do Parágrafo 139.03.5;

(*p*) A inexistência, nos aeródromos com Categoria de Aeródromo da classe III, de serviços de emergência durante as operações que satisfaçam os requisitos e procedimentos de protecção, emergência, socorro e combate a incêndios previstos no Anexo 14 à Convenção de Chicago, conforme o disposto na alínea *e)* do n.º 1 do Parágrafo 139.03.5;

(*q*) A inexistência, nos aeródromos com Categoria de Aeródromo da classe III, de equipamento e pessoal devidamente certificado para operar comunicações com os órgãos de tráfego aéreo adjacentes, coordenação de voos, emissão de planos de voo, transmissão e recepção de mensagens de AFTN e com os serviços de emergência, conforme o disposto na alínea *f)* do n.º 1 do Parágrafo 139.03.5;

(*r*) A inexistência, nos aeródromos com Categoria de Aeródromo da classe III, de sistema de energia eléctrica de emergência compatível com o tipo de operações pretendidas, conforme o disposto na alínea *i)* do n.º 1 do Parágrafo 139.03.5;

(*s*) A inexistência, nos aeródromos com Categoria de Aeródromo da classe III, de mecanismos de controlo de acesso às zonas restritas de segurança e outras zonas do lado ar.

(*t*) A inexistência, nos aeródromos com Categoria de Aeródromo da classe III, de mecanismos de controlo de acessos em zonas de terminais acessíveis ao público e outras zonas públicas;

(*u*) A inexistência ou não aplicação, nos aeródromos com Categoria de Aeródromo da classe III, de métodos de rastreio de pessoal, objectos transportados e veículos;

(*v*) A inexistência, nos aeródromos com Categoria de Aeródromo da classe III, de instalações e equipamentos adequados ao exercício do controlo documental de passageiros e tripulantes, do controlo aduaneiro da bagagem de passageiros, carga aérea e correio, conforme o disposto na alínea *a)* do n.º 3 do Parágrafo 139.03.5;

(*x*) A inexistência, nos aeródromos com Categoria de Aeródromo da classe III, de instalações e equipamentos adequados ao exercício do controlo sanitário e fitossanitário, conforme o disposto na alínea *b)* do n.º 4 do Parágrafo 139.03.5;

(*z*) A realização, nos aeródromos com Categoria de Aeródromo da classe III, de voos internacionais sem autorização prévia do Órgão Regulador Aeronáutico prevista no n.º 4 do Parágrafo 139.03.5;

(*aa*) A utilização, nos aeródromos com Categoria de Aeródromo da classe IV, de procedimentos de aproximação por instrumentos não publicados no AIP e demais publicações de informação aeronáutica pertinentes, em violação do disposto na alínea *a)* do n.º 1 do Parágrafo 139.03.6;

(*bb*)A inexistência ou falta de funcionamento, nos aeródromos com Categoria de Aeródromo da classe IV, dos equipamentos mínimos devidamente certificados e necessários à condução de operações de voo por instrumentos, e adequados ao tipo de operação a efectuar, conforme o disposto na alínea *b)* do n.º 1 do Parágrafo 139.03.6;

(*cc*) A inexistência, nos aeródromos com Categoria de Aeródromo da classe IV, de torre de controlo, equipamento e pessoal próprio devidamente certificado pelo Órgão Regulador Aeronáutico para o exercício do controlo de tráfego aéreo do aeródromo, designadamente para operar comunicações com outros órgãos de controle ou gestão de tráfego aéreo e com a FIR onde se situar, coordenação de voos, emissão de planos de voo, transmissão e recepção de mensagens de AFTN e gravação das comunicações relativas a esses serviços, conforme o disposto na alínea *c)* do n.º 1 do Parágrafo 139.03.6;

(*dd*) A inexistência, nos aeródromos com Categoria de Aeródromo da classe IV, e serviços de emergência próprios e permanentes que satisfaçam os requisitos e procedimentos de protecção, emergência, socorro e combate a incêndios previstos no Anexo 14 à Convenção de Chicago, conforme a alínea *e)* do n.º 1 do Parágrafo139.03.6;

(*ee*) A inexistência, nos aeródromos com Categoria de Aeródromo da classe IV, de equipamentos ou meios que permitam fornecer às tripulações informação meteorológica do aeródromo e das rotas previstas efectuar com partida desse aeródromo, conforme a alínea *f*) do n.º 1 do Parágrafo 139.03.6;

(*ff*) A inexistência, nos aeródromos com Categoria de Aeródromo da classe IV, de um sistema de gestão de segurança operacional, conforme a alínea *i)* do n.º 1 do Parágrafo 139.03.6;

(*gg*) A inexistência, nos aeródromos com Categoria de Aeródromo da classe IV, de um sistema de energia eléctrica de emergência compatível com os equipamentos de apoio às operações pretendidas, conforme a alínea *h)* do n.º 1 do Parágrafo 139.03.6;

(*hh*) A inexistência, nos aeródromos com Categoria de Aeródromo da classe IV, de mecanismos de controlo de acesso às zonas restritas de segurança e outras zonas do lado ar;

(*ii*) A inexistência , nos aeródromos com Categoria de Aeródromo da classe IV, de instalações, equipamentos e recursos humanos adequados ao exercício permanente do controlo documental de passageiros e tripulantes, do controlo aduaneiro da respectiva bagagem de mão ou porão, da carga aérea ou correio, conforme o disposto na alínea *a)* do n.º 3 do Parágrafo 139.03.6;

(*jj*) A inexistência , nos aeródromos com Categoria de Aeródromo da classe IV, de instalações, equipamentos e recursos humanos adequados ao exercício permanente do controlo sanitário e fitossanitário, conforme o disposto na alínea *b)* do n.º 3 do Parágrafo 139.03.6;

(*ll*) A não implementação e desenvolvimento, por parte do operador do aeródromo, de um sistema de gestão segurança do aeródromo, conforme o disposto na alínea *g)* do Parágrafo 139.04.1;

(*mm*) A não remoção das áreas das operacionais do aeródromo de qualquer objecto estranho susceptível de constituir obstáculo, ou qualquer outra situação que potencialmente possa vir a pôr em risco a segurança operacional, conforme o disposto na alínea *l*) do Parágrafo 139.04.1;

(*nn*) A falta de comunicação ao AIS das comunicações obrigatórias nos termos e condições previstas no nº 1 do Parágrafo 139.04.4.º;

(*oo*) A falta de comunicação ao AIS e à Órgão Regulador Aeronáutico no prazo e nas condições previstas no n.º 2 do Parágrafo 139.04.3. relativamente às alterações programadas em instalações, equipamentos ou serviços do aeródromo;

(*pp*) A falta de notificação, imediata e pormenorizada, ao AIS e ao órgão do controlo de tráfego aéreo e operações de voo das circunstâncias previstas nas alíneas *a), b), c) e d)* do n.º 3 do Parágrafo 139.04.3;

(*qq*) A não comunicação aos pilotos das circunstâncias previstas nas alíneas *a)*, *b)*, *c)* e *d)* do Parágrafo n.º 3 do 139.04.3., nas condições referidas no n.º 7 da mesma disposição legal;

(*rr*) A inexistência de um plano operacional de trabalhos relativo a obras na área de movimento do aeródromo, em violação do disposto no 139.04.4;

(*ss*) O operador do aeródromo não proceder à inspecção da infra-estrutura nas situações previstas nas alíneas *a)*, *b)* e *c)* do Parágrafo 139.04.5;

(*tt*) A inexistência, nos aeródromos com Categoria de Aeródromo de classe I a Aeródromo da classe IV de uma administração de aeródromo;

(*uu*) A utilização de locais não certificados, sem conhecimento prévio do Órgão Regulador Aeronáutico, conforme previsto no n.º 1 do Parágrafo 139.05.3;

(*vv*) a utilização excepcional de locais não certificados em violação do disposto nas alíneas *a), b) ee)* do n.º 1 do Parágrafo 139.05.3;

(2) Constitui contravenção aeronáutica civil grave:

(*a*) O início da construção do aeródromo sem aprovação prévia do projecto de execução, nos termos do disposto no artigo 7;

(*b*) A falta de comunicação ao Órgão Regulador Aeronáutico, por parte do titular do certificado, da alteração dos elementos constantes do certificado, para os efeitos previstos no n.º 4 do Parágrafo 139.02.10;

(*c*) A aceitação de tráfego, bem como a exploração de um aeródromo, sem que exista um certificado de aeródromo válido, nos termos do n.º 1 do Parágrafo 139.02.10;

(*d*) A falta de apresentação de requerimento, relativo à transferência da titularidade do certificado, à Órgão Regulador Aeronáutico, pelo futuro titular do mesmo, nos termos do disposto no parágrafo 139.02.12;

(*e*) A inexistência, nos aeródromos com Categoria de Aeródromo da classe I, de dispositivos que impeçam a aterragem de aeronaves sempre que o aeródromo estiver encerrado, conforme o disposto na alínea b) do n.º 1 do Parágrafo 139.03.5;

(*f*) A inexistência, nos aeródromos com Categoria de Aeródromo da classe I, de um telefone e fax para contacto directo com o responsável do aeródromo, conforme o disposto na alínea *c)* do n.º 1 do Parágrafo 139.03.2;

(*g*) A inexistência, nos aeródromos com Categoria de Aeródromo da classe II, de telefone ou de fax no aeródromo, conforme o disposto na alínea *d)* do n.º 1 do Parágrafo 139.03.5;

(*h*) A inexistência, nos aeródromos com Categoria de Aeródromo da classe III, de sistemas de sinalização visual e luminosa de acordo com o tipo de operações a efectuar, conforme o disposto na alínea *d)* do n.º 1 do Parágrafo 139.03.5;

(*i*) A inexistência, nos aeródromos com Categoria de Aeródromo da classe III, de equipamentos ou meios que permitam fornecer às tripulações informação meteorológica do aeródromo e das rotas previstas efectuar com partida desse aeródromo, conforme o disposto na alínea *g)* do n.º 1 do Parágrafo 139.03.5;

(*j*) A inexistência, nos aeródromos com Categoria de Aeródromo da classe III, de serviço de informação aeronáutica para apoio às tripulações, conforme o disposto na alínea *h)* do n.º 1 do Parágrafo 139.03.5;

(*l*) A inexistência de instalações, equipamentos, serviços de apoio e pessoal devidamente habilitado para o despacho de forma regular de tripulações, passageiros, respectiva bagagem, carga aérea e correio, com dimensionamento compatível com a procura de tráfego e a qualidade de serviço exigível, conforme o disposto na alínea *c)* do n.º 4 do Parágrafo 139.03.5;

(*m*) A inexistência de um Programa de Manutenção do Aeródromo, conforme o disposto na alínea *d)* do n.º 4 do Parágrafo 139.03.5;

(*n*) A inexistência de sistemas de sinalização visual e luminosa de acordo com o tipo de operações a efectuar, nos termos do Anexo 14 à Convenção de Chicago, conforme o disposto na alínea *d)* do n.º 1 do Parágrafo 139.03.5;

(*o*) A inexistência de um serviço de informação aeronáutica permanente para apoio às tripulações, conforme o disposto na alínea g) do n.º 1 do Parágrafo 139.03.6;

(*p*) A inexistência de um Programa de Manutenção do Aeródromo, conforme o disposto na alínea *j)* do n.º 1 do Parágrafo 139.03.6;

(*q*) A inexistência de instalações, equipamentos, serviços de apoio e pessoal devidamente habilitado para o despacho de forma regular de tripulações, passageiros, respectiva bagagem, carga aérea e correio, com um dimensionamento compatível com a procura de tráfego e a qualidade de serviço exigível, conforme o disposto na alínea *c)* do n.º 3 do Parágrafo 139.03.6;

(*r*) A inexistência de zonas específicas destinadas ao embarque, desembarque, transferência ou trânsito de passageiros e sua bagagem de mão;

(*s*) Impedir ou não facilitar o acesso ao aeródromo de todo o pessoal do Órgão Regulador Aeronáutico, ou por este devidamente credenciado e ainda das autoridades policias, para os efeitos previstos na alínea *b)* do Parágrafo 139.04.1;

(*t*) A falta de implementação de um programa de formação, em violação do disposto na alínea *d)* do Parágrafo 139.04.1;

(*u*) O não cumprimento, por parte do operador de aeródromo, da obrigação de garantir a coordenação dos serviços de tráfego aéreo com o respectivo prestador, incluindo a informação aeronáutica e meteorológica, quando aplicáveis, de forma a garantir que os serviços prestados sejam compatíveis com os requisitos aplicáveis à categorizado aeródromo e com o tráfego existente, conforme o disposto na alínea *f)* do Parágrafo 139.04.1;

(*v*) A inexistência de um sistema de gestão de segurança operacional para o aeródromo que contenha a estrutura da organização, os deveres, poderes e responsabilidades dos quadros dessa estrutura, de forma a assegurar a eficácia das operações aeroportuárias, conforme o disposto na alínea *h)* do Parágrafo 139.04.1;

(*x*) O operador do aeródromo não observar o cumprimento das regras de segurança e de segurança operacional aplicadas ao aeródromo, por parte de todos os utilizadores do mesmo, conforme o disposto na alínea *i)* do Parágrafo 139.04.1;

(*z*) A falta de auditorias regulares ao sistema de gestão de segurança, bem como inspecções às instalações e equipamentos do aeródromo, conforme o disposto no n.º 1 do Parágrafo 139.04.2;

(*aa*) a inexistência de plano anual de auditorias e inspecções internas, conforme o disposto no n.º 2 do Parágrafo 139.04.2;

(*bb*) A não submissão à aprovação do Órgão Regulador Aeronáutico do plano anual de auditorias e inspecções, conforme o disposto no n.º 2 do Parágrafo 139.04.2;

(*cc*) A inexistência de relatórios das auditorias e inspecções internas, nos termos e em conformidade com o disposto no n.º 5 do parágrafo 139.04.2;

(*dd*) A inexistência de cópia dos relatórios de auditorias e inspecções internas, nos termos e para os efeitos do n.º 6 do Parágrafo 139.04.2;

(*ee*) A não realização de auditorias e inspecções que demonstrem o cumprimento das normas de segurança

*ff*) A falta de apresentação prévia ao Órgão Regulador Aeronáutico, por parte do operador do aeródromo, do plano operacional de trabalhos relativo a obras na aérea de movimento do aeródromo, em violação do disposto no n.º 1 do parágrafo 139.04.4;

gg) A falta de colocação de avisos de perigo nas situações previstas no n.º 1 do parágrafo 139.04.6;

*hh*) A não solicitação da colocação dos avisos de perigo à entidade responsável, em violação do disposto no nº 2 do parágrafo 139.04.4;

*ii*) A violação, por parte do director do aeródromo, das obrigações previstas nos n.ºs 6 e 7 do parágrafo 139.04.7;

*jj*) A utilização de aeródromos militares por aeronaves civis sem autorização prévia pela Autoridade Aeronáutica e das autoridades militares, em violação do disposto no n.º 1 do parágrafo 139.05.2;

*ll*) A utilização excepcional de locais não certificados em violação do disposto nas alíneas *c)* e *d)* do n.º 1 do parágrafo 139.05.3.

**3. Constitui contravenção aeronáutica civil leve:**

*a*) O requerimento, apresentado pelo futuro titular do certificado de aeródromo, fora do prazo previsto na alínea *a)* do n.º 2 do parágrafo 139.02.12;

*b*) A inexistência, nos aeródromos com Categoria de Aeródromo da classe II, de locais de abrigo para passageiros e tripulantes e de um telefone público, conforme o disposto no n.º 4 do parágrafo 139.03.4;

*c*) A inexistência, nos aeródromos com Categoria de Aeródromo da classe I a IV, de registos e dados estatísticos de tráfego devidamente organizados, conforme o disposto nas alínea *b)* do n.º 2 dos parágrafos 139.03.2, 139.03.3, 139.03.4 e 139.03.5;

*d*) A não submissão à aprovação pelo Órgão Regulador Aeronáutico do programa de formação, em violação do disposto na alínea *d)* do n.º 1 do parágrafo 139.04.1;

*e*) A violação dos prazos constantes das alíneas *a*) e *b)* do n.º 2 do parágrafo 139.04.4;

*f*) A falta de identificação do substituto do director do aeródromo, bem como das competências delegadas por este, no Manual de Aeródromo, em violação do disposto no n.º 5 do parágrafo 139.04.7; e

*g*) A violação do prazo previsto no n.º 2 do parágrafo 139.05.3.

**139.06.3. Reincidência**

Em caso de reincidência, aplica-se para além da multa correspondente às contravenções previstas nas alíneas *c)*, *o)*, ee) e *vv)* do n.º 1 do parágrafo 139.06.2 a sanção acessória de cancelamento ou suspensão do certificado de aeródromo, pelo período máximo de três anos.

**139.06.4. Multas**

(1) As infracções das disposições do 139.06.2. serão punidas com as seguintes penas:

(*a*) Contravenção aeronáutica muito grave, com a multa de 50 salários mínimos a 300 salários mínimos;

(*b*) Contravenção aeronáutica grave, com a multa de 20 vezes os salários mínimos a 50 salários mínimos; e

(*c*) Contravenção aeronáutica leve, com a multa de 7 salários mínimos a 30 salários mínimos.

(2) Para efeitos de aplicação no presente regulamento, considera-se salário mínimo a remuneração mínima mensal auferida na função pública.

(3) A acumulação de infracções será punida com a soma das multas correspondentes.

**139.06.5. Encerramento temporário**

O Órgão Regulador Aeronáutico pode determinar o encerramento temporário de um aeródromo ou limitar o seu funcionamento, no caso de não estarem reunidas as condições para a sua abertura ao tráfego aéreo e que estiveram subjacentes à respectiva certificação, nos termos do presente regulamento.

**139.06.6. Processos de licenciamento e certificação pendentes**

(1) Os processos de licenciamento, bem como de certificação pendentes à data da entrada em vigor do presente Regulamento, são apreciados e decididos segundo os procedimentos de aprovação anteriormente instituídos pelo IACM.

(2) A aprovação prevista nos termos do número anterior é válida pelo período de doze (12) meses, findos os quais deve o operador do aeródromo requerer o licenciamento ou a certificação de acordo com o presente Regulamento.

**APÊNDICE**

**Abreviaturas**

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

*a*) **«AFIS»,** Serviço de Informação de Voo;
*b*) **«AFTN»,** Rede fixa de Comunicações Aeronáuticas;
*c*) **«AIP»,** Publicação de Informação Aeronáutica emitida sob Responsabilidade do Estado;
*d*) **«AIS»**, Serviços de Informação Aeronáutica;
*e*) **«AITA»**, Auxiliar de Informação de Tráfego de Aeródromo;
*f*) **«ASA»**, Autoridade de Segurança do Aeródromo;
*g*) **«CIA»**, Circular de Informação Aeronáutica;
*h*) **«FIR»**, Região de Informação de Voo;
*i*) **«IACM»**, Instituto da Aviação Civil de Moçambique;
*j*) **«NOTAM»**, Aviso à Navegação Aérea;
*l*) **«PIB»**, Boletim de Informação antes do Voo;
*m*) **«WGS 84»**, Sistema Geodésico Mundial.

**ANEXO A**

## ANEXOS AOS REQUISTOS PARA CONSTRUÇÃO, LICENCIAMENTO E CERTIFICAÇÃO DE AERÓDROMOS

### Modelo de Requerimento de Licenciamento de Aeródromos

**1. Dados específicos do requerente**

Nome completo: .....

Endereço:.....

.....

Cargo/Funções: .....

Telefones: .....Fax: .....

E-mail:.....

**2. Coordenadas específicas do local do aeródromo**

Nome do aeródromo: .....

Descrição da propriedade: .....

ou

Coordenadas geográficas do aeródromo: .....

ou

Direcção e distância da cidade ou área povoada mais próxima: .....

.....

**3. O requerente é proprietário do local do aeródromo?**

☐ Sim ☐ Não

Caso não, indicar:

Detalhes dos direitos detidos em relação ao local; e

Nome e endereço do proprietário do local e comprovação, por escrito, de que forma foi obtida a autorização para o local ser utilizado pelo requerente como um aeródromo.

**4. Indicar a aeronave de maior porte que poderá usar o aeródromo**

.....
.....
.....

**5. Detalhes que deverão constar da Licença do aeródromo**

Nome do aeródromo: .....
Operador do aeródromo: .....
Pela presente venho solicitar a V.Exa. o licenciamento com vista à obtenção dos direitos de operação do aeródromo.
Assinatura: .....
Data: .....

**ANEXO B**

**Modelo da Licença de Aeródromo**

**LICENÇA N.º**

**NOME DO AEROPORTO/AERÓDROMO**

**COORDENADAS GEOGRÁFICAS**

A presente Licença de Aeródromo é emitido pelo Director-Geral do Instituto da Aviação Civil de Moçambique (IACM) ao abrigo da legislação nacional sobre Licenciamento e certificação de Aeródromos em vigor na República de Moçambique, e autoriza o titular identificado no respectivo Manual de Aeródromo a operar este aeroporto.

O Director-Geral poderá suspender ou cancelar a validade do presente certificado de Aeródromo a qualquer momento, caso o respectivo operador deixe de observar as disposições regulamentares em vigor sobre a matéria.

O presente certificado está sujeito à eventuais (condições) impostas pelo Director-Geral ao abrigo do parágrafo 139.02.10 do Regulamento de Certificação de Aeródromos em vigor.

O presente certificado de Aeródromo não pode ser transferido sem a autorização do Director-Geral e permanecerá válido até a sua suspensão ou cancelamento.

**DIRECTOR-GERAL**

**Instituto da Aviação Civil de Moçambique**

**DATA DE EMISSÃO DO CERTIFICADO**

**ANEXO C**

## Modelo de Requerimento de Certificado de Aeródromos

**1. Dados específicos do requerente**

Nome completo: .....

Endereço:.....

.....

Cargo/Funções: .....

Telefones: .....Fax: .....

E-mail:.....

**2. Coordenadas específicas do local do aeródromo**

Nome do aeródromo: .....

Descrição da propriedade: .....

ou

Coordenadas geográficas do aeródromo: .....

ou

Direcção e distância da cidade ou área povoada mais próxima: .....

.....

**3. O requerente é proprietário do local do Aeródromo?**

☐ Sim ☐ Não

Caso não, indicar:

Detalhes dos direitos detidos em relação ao local; e

Nome e endereço do proprietário do local e comprovação, por escrito, de que forma foi obtida a autorização para o local ser utilizado pelo requerente como um aeródromo.

**4. Indicar a aeronave de maior porte que poderá usar o Aeródromo**

.....

.....

.....

**5. O Aeródromo destina-se à operações regulares de transporte aéreo público**

☐ Sim ☐ Não

**6. Detalhes que deverão constar do Certificado do Aeródromo**

Nome do aeródromo: .....

Operador do aeródromo: .....

Pela presente venho solicitar a V.Exa. a certificação com vista à obtenção dos direitos de utilização do aeródromo para operações internacionais.

Assinatura: .....

Data: .....

**ANEXO D**

**Modelo de Certificado de Aeródromo**

---

**CERTIFICADO N.º**

---

**NOME DO AEROPORTO/AERÓDROMO**

---

**COORDENADAS GEOGRÁFICAS**

---

O presente certificado de aeródromo é emitido pelo Director-Geral do Instituto da Aviação Civil de Moçambique (IACM) ao abrigo da legislação nacional sobre certificação de aeródromos em vigor na República de Moçambique, e autoriza o titular identificado no respectivo Manual de Aeródromo a operar este aeroporto.

O Director-Geral poderá suspender ou cancelar a validade do presente certificado de Aeródromo a qualquer momento, caso o respectivo operador deixe de observar as disposições regulamentares em vigor sobre a matéria.

O presente certificado está sujeito à eventuais (condições) impostas pelo Director-Geral ao abrigo do parágrafo 139.02.10 do Regulamento de Certificação de Aeródromos em vigor.

O presente certificado de Aeródromo não pode ser transferido sem a autorização do Director-Geral e permanecerá válido até a sua suspensão ou cancelamento.

---

**DIRECTOR-GERAL**

**Instituto da Aviação Civil de Moçambique**

**DATA DE EMISSÃO DO CERTIFICADO**

---

# MOZ-CAR PARTE 43

## Aeronave – Regras Gerais de Manutenção

## Subparte 1 – Geral

### 43.01.1. Aplicabilidade

1. Esta Parte dos MOZCAR's aplica-se a todas as pessoas que operam ou efectuam a manutenção de:

*a*) Aeronaves ou seus componentes registadas em Moçambique, independentemente do local da sua operação;

*b*) Aeronaves registadas noutro Estado Contratante que sejam operadas por uma pessoa titular de uma licença emitida por Moçambique, sendo a sua manutenção efectuada de acordo com as normas do Estado de Registo, independentemente do local onde a manutenção é efectuada; e

*c*) Aeronaves de outros Estados Contratantes que operem em Moçambique.

2. Estes regulamentos determinam os requisitos para:

*a*) Navegabilidade contínua de aeronaves e componentes aeronáuticos;

*b*) Requisitos de manutenção e inspecção de aeronaves; e

*c*) Registos e anotações de manutenção;

3) Esta Parte não se aplicará em relação à qualquer:

*a*) Planador suspenso;

*b*) Paraplanador;

*c*) Balão livre não pilotado;

*d*) Balão captivo;

*e*) Papagaio;

*f*) Aeronave modelo;

*g*) Pára-quedas; ou

*h*) Paraplanador potenciado.

### 43.01.2. Definições

Para os efeitos da Parte 43, aplicam-se as seguintes definições:

**Autoridade –** Órgão Regulador Aeronáutico Nacional ou Instituição estrangeira com atribuições similares. (Em Moçambique e OIACM).

**Certificado de tipo –** Documento expedido por um Estado Contratante para definir o desenho de um tipo de aeronave e certificar que o referido desenho satisfaz os requisitos pertinentes de aeronavegabilidade do Estado.

**Directiva de navegabilidade –** Informação de navegabilidade contínua que se aplica aos seguintes produtos: aeronaves, motores de aeronaves, hélices e dispositivos. Uma directiva de navegabilidade é obrigatória se emitida pelo Estado de Desenho.

**Grande modificação –** Significa uma modificação que não figura na lista das especificações da aeronave, do motor ou das hélices da aeronave: 1) que pode afectar de maneira apreciável a massa, a centragem, a resistência estrutural, a performance, o grupo motor, as operações, as características de voo ou outros factores que tenham a ver com a aeronavegabilidade: ou

2. Que não se pode efectuar mediante operações elementares. Descrito no Documento MOZ-CATS GMR.

**Grande reparação –** Significa uma reparação:

1. Que, realizada indevidamente, pode afectar de maneira apreciável a massa, a centragem, a resistência estrutural, a performance, o grupo motor, as operações, as características de voo ou outros aspectos que tenham a ver com a aeronavegabilidade; ou
2. Que não se realiza de conformidade com as prácticas aceites, ou não pode realizar-se mediante operações elementares. Descrito no Documento MOZ-CATS GMR.

**Manutenção –** Execução dos trabalhos requeridos para assegurar a continuação da aeronavegabilidade da aeronave, que inclui uma ou várias das seguintes tarefas: revisão geral, inspecção, substituição de peças, rectificação de defeitos e incorporação de uma modificação ou reparação.

**Manutenção preventiva –** Operações simples ou menores de conservação e a substituição de pequenas peças normalizadas que não requerem operações complexas de montagem. Descrita no Documento MOZ-CATS GMR.

**Modificação –** A modificação de uma aeronave/produto aeronáutico em conformidade com um padrão aprovado.

**Peça de vida limitada –** Qualquer peça para a qual um limite de substituição obrigatória seja especificado no desenho do tipo, nas instruções de navegabilidade contínua, ou no manual de manutenção.

**Produto aeronáutico –** Qualquer aeronave, motor de aeronave, hélice, ou subconjunto, dispositivo, material, parte ou componente a ser instalada nela.

**Reconstrução –** Restauração de uma aeronave ou de um produto aeronáutico utilizando métodos, técnicas e práticas aceitáveis para a Autoridade quando se tenha desmontado, limpo, inspeccionado segundo o permitido, reparado conforme necessário, montado de novo e ensaiado com as mesmas tolerâncias e limites que um produto novo, mediante o uso de peças novas ou usadas que respeitem as tolerâncias e limites de peças novas.

**Reparação –** Restauração de um produto aeronáutico à sua condição de aeronavegabilidade para assegurar que a aeronave continua satisfazendo os aspectos de desenho que correspondem aos requisitos de aeronavegabilidade aplicados para expedir o certificado de tipo para o tipo de aeronave correspondente, quando esta tenha sofrido danos ou desgaste pelo uso.

**Requisitos de navegabilidade apropriados –** Os códigos de navegabilidade abrangentes e detalhados estabelecidos, adoptados ou aceites por um Estado Contratante para a classe de aeronave, motor ou hélice em consideração.

**Revisão geral (overhaul) –** Restauração de uma aeronave ou de um produto aeronáutico mediante a utilização de métodos, técnicas e práticas aceitáveis para a Autoridade, incluindo os trabalhos de desmontagem, limpeza e inspecção permitidos, as reparações necessárias e uma nova montagem, e ensaiados de conformidade com normas vigentes e dados técnicos, ou com normas actuais e dados técnicos aceitáveis para a Autoridade, que tenham sido estabelecidos e

documentados pelo Estado de desenho, do titular do certificado de tipo, certificado suplementar de tipo ou de uma aprovação de materiais, partes, processos ou dispositivos de conformidade com uma Ordem técnica standard (TSO).

**Validar (um Certificado de Navegabilidade) –** Acção levada a cabo pelo Estado Contratante, como alternativa à emissão do próprio Certificado de Navegabilidade, ao aceitar um Certificado de Navegabilidade emitido por outro Estado Contratante como o equivalente ao seu próprio Certificado de Navegabilidade.

**43.01.3. Abreviaturas**

São utilizados na Parte 43 as seguintes abreviaturas:

AOC – Certificado de Operador Aéreo;
OMA – Organização de Manutenção Aprovada;
MEL – Lista de Equipamento Mínimo;
PIC – Piloto Comandante;
PMA – Aprovação do Fabricante de Partes;
STC – Certificado Suplementar do Tipo;
TMA – Técnico de Manutenção de Aeronaves;
TSO – Norma Técnica Standard.

**43.01.2. Falsificação, Reprodução ou Alteração de Documento da manutenção**

1. Nenhuma pessoa deverá fazer ou mandar fazer:

*a*) Qualquer entrada fraudulenta ou falsa em qualquer registo ou relatório que for solicitado para ser feito, mantido, ou usado para mostrar a conformidade com toda a exigência prescritas nesta Parte; ou

*b*) Qualquer reprodução ou alteração para finalidades fraudulentas de qualquer registo ou relatório feito nos termos das provisões desta Parte.

**43.01.03. Lista do Equipamento Mínimo**

Nenhuma pessoa operará uma aeronave com equipamento inoperante a menos que seja autorizado sob e de acordo com uma Lista do Equipamento Mínimo (LEM) aprovada.

**43.01. 4. Isenções**

O Director(a)-Geral pode dispensar qualquer pessoa de qualquer exigência nesta Parte segundo os procedimentos prescritos na Parte 11.

## Subparte 2 – Navegabilidade Contínua de Aeronaves e Componentes

**43.02.1. Aplicabilidade**

1. Esta SubParte determina as normas que regulam a navegabilidade contínua das aeronaves civis registadas em Moçambique, quer sejam operadas dentro ou fora das fronteiras de Moçambique.

**43.02.2. Responsabilidade**

1. O proprietário ou, no caso de locação, o operador de uma aeronave é responsável por manter a aeronave em condições de navegabilidade, assegurando que:

*a*) Todos os trabalhos de manutenção, revisão, modificação e reparação que afectem a navegabilidade sejam executadas conforme determinado pelo Estado de Registo;

*b*) O pessoal de manutenção efectue as anotações correspondentes nos registos de manutenção da aeronave certificando que esta se encontra em condições de navegabilidade;

*c*) A aprovação para a recolocação em serviço (declaração de conformidade da manutenção) seja emitida com o fim de confirmar que o trabalho de manutenção efectuado foi concluído satisfatoriamente e de acordo com os métodos prescritos; e

*d*) No caso de existirem discrepâncias abertas, a conformidade de manutenção inclua uma lista dos itens de manutenção não corrigidos e estes itens passem a fazer parte do historial permanente da aeronave.

2. No caso de uma aeronave registada em Moçambique operar continuamente fora de Moçambique por um período que exceda os trinta dias, o proprietário ou operador da aeronave deverá ser responsável por manter a aeronave em condições de navegabilidade e assegurar que:

*a*) A Autoridade seja notificada, num formulário por esta determinado, antes da aeronave empreender tais operações; e

*b*) Sejam tomadas medidas que a Autoridade considere aceitáveis relativamente à inspecção contínua e supervisão da navegabilidade dessa aeronave.

**43.03.3. Geral**

1. Nenhuma pessoa pode efectuar uma manutenção, manutenção preventiva ou modificações numa aeronave de maneira diferente à determinada neste regulamento.

2. Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave para a qual tenha sido emitido um manual de manutenção do fabricante ou instruções para navegabilidade contínua que contenham uma secção de limitação da navegabilidade, a não ser que tenham sido cumpridas as datas de substituição obrigatória, intervalos de inspecção e procedimentos relacionados especificados nessa secção, ou os intervalos de inspecção alternativos e procedimentos relacionados estabelecidos nas especificações de operações aprovadas sob a Parte 91, 121, 127 ou 135, ou de acordo com o programa de inspecção aprovado sob as mesmas Partes.

3. Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave, produto aeronáutico ou acessório aos quais se aplique uma directiva de navegabilidade, emitida pelo Estado de Desenho, pelo Estado de Fabrico ou pelo Estado de Registo para uma aeronave a operar dentro de Moçambique, excepto de acordo com os requisitos dessa directiva de navegabilidade.

4. Quando a Autoridade determinar que uma aeronave ou um produto aeronáutico demonstrou uma condição de falta de segurança e que essa condição é passível de existir ou de se desenvolver noutros produtos do mesmo desenho do tipo, a Autoridade pode emitir uma directiva de navegabilidade que determine as inspecções, condições e limitações, se as houver, sob as quais esses produtos podem continuar em serviço.

5. A Autoridade fará transmitir ao Estado de Desenho quaisquer directivas de navegabilidade ou requisitos de navegabilidade contínua adicionais que emita ou quaisquer relatórios de anomalias ou defeitos.

6. Um operador de uma aeronave ou, no caso de locação o locatário, deverá:

*a*) Obter e avaliar a informação de navegabilidade contínua e as recomendações disponibilizadas pela organização responsável pelo desenho do tipo, e implementar as acções resultantes consideradas necessárias de acordo com um procedimento aceitável pela Autoridade;

*b*) Controlar e avaliar a manutenção e a experiência operacional respeitante à navegabilidade contínua e fornecer a informação conforme determinado pela Autoridade e reportar por meio de um sistema especificado.

**4.03.4. Notificação de Falhas, Anomalias e Defeitos**

1. Os defeitos ou as condições de uma aeronave ou de um componente da aeronave que possam por em risco a aeronave, deverão ser obrigatoriamente reportados à Autoridade dentro de 48 horas do momento em que o defeito ou a condição for detectada.

2. Os defeitos ou as circunstâncias a ser reportados são alistados no Documento MOZ-CATS-GMR.

3. Cada notificação exigida nesta Subsecção deverá incluir o máximo possível da seguinte informação, quando disponível e aplicável:

*a*) Tipo e marca de matrícula da aeronave;
*b*) Nome do operador ou proprietário;
*c*) Número de série da aeronave;
*d*) Quando a falha, anomalia ou defeito estiverem associados a um artigo aprovado sob uma autorização TSO, o número de série do artigo e designação do modelo, conforme apropriado;
*e*) Quando a falha, anomalia ou defeito estiverem associados a um motor ou hélice, o número de série do motor ou hélice, conforme apropriado;
*f*) Modelo do produto;
*g*) Identificação da peça, componente ou sistema envolvido, incluindo o número da peça; e
*h*) Natureza da falha, anomalia ou defeito.

4. A Autoridade, se for o Estado de Registo da aeronave, fará transmitir todas as notificações recebidas ao Estado de Desenho.

5. A Autoridade, se não for o Estado de Registo da aeronave, fará transmitir todas as notificações recebidas ao Estado de Registo.

## Subparte 3 – Manutenção

**43.03.1. Pessoas para Realizar a Manutenção**

1. Sujeita às provisões de sub-regulamentos (2) e (3), nenhuma pessoa realizará a manutenção numa aeronave ou num componente da aeronave a menos que tal pessoa:

*a*) Seja titular de uma licença de mecânico de manutenção de aeronave com uma classificação apropriada emitida nos termos da Parte 66;
*b*) Realize a manutenção sob a supervisão directa do titular de uma licença do mecânico de manutenção de aeronave com uma classificação apropriada emitida nos termos da Parte 66; ou
*c*) Seja autorizada pelo titular de uma aprovação da Organização para a Manutenção de Aeronaves com uma classificação apropriada emitida nos termos da Parte 145, para realizar a manutenção no âmbito de tal aprovação.

2. O titular de uma licença de Piloto com um modelo apropriado de classificação emitido nos termos da Parte 61, pode realizar a manutenção conforme prescrito no Documento MOZ–CATS – GMR se:

*a*) Tal titular for o proprietário ou o operador da aeronave;
*b*) Esteja claramente definido nos dados aprovados que um titular de licença de Piloto pode executar a manutenção.

3. Qualquer pessoa pode realizar a manutenção numa aeronave construída por um amador, uma avioneta, um giroplano, um dirigível, um planador, um balão livre pilotado, aeronave remotamente pilotado ou uma aeronave construída para produção, ou qualquer componente deste, se tal pessoa:

*a*) Estiver autorizada pelo corpo ou a instituição designada pelo Director-Geral para realizar a manutenção; ou
*b*) Realize a manutenção sob a supervisão directa de uma pessoa autorizada pelo corpo ou a instituição referida no parágrafo *a*); ou
*c*) Realize a manutenção sob a supervisão directa do titular de uma licença do mecânico de manutenção de aeronave com uma classificação apropriada emitida nos termos da Parte 66.

4. Os operadores aéreos podem executar a manutenção na aeronave alistada nas suas Especificações das Operações conforme especificadas nos seus Manuais de controle da manutenção.

**43.03.2. Realização da Manutenção**

1. Qualquer pessoa que realizar a manutenção numa aeronave ou componente da aeronave deve:

*a*) Ter a acomodação e meios adequados disponíveis para a desmontagem necessária, a inspecção apropriada e a remontagem da aeronave ou do componente da aeronave;
*b*) Usar métodos, técnicas e práticas que:
*i*) Estão prescritos no manual de manutenção do fabricante actualizado ou em quaisquer instruções técnicas para a navegabilidade continuada; ou
*ii*) Sejam aprovados pelo Director-Geral.
*c*) Usar os instrumentos, ferramentas e equipamentos de teste necessários para garantir que a manutenção seja realizada de acordo com as exigências apropriadas do fabricante ou as práticas em padrões aprovadas pelo (a)Director(a);
*d*) Na conclusão da manutenção, certifique se a aeronave ou os componentes da aeronave estão em condições satisfatórios para ser libertados para a prestação de serviços e ao menos que esteja igual a sua condição original ou correctamente modificada no que diz respeito a:
*i*) Função aerodinâmica;
*ii*) Força estrutural;
*iii*) Resistência à vibração e à deterioração; e
*iv*) Outras qualidades que afectam a navegabilidade.
*e*) Usar um equipamento especial ou de teste recomendado pelo fabricante, ou equipamento equivalente aprovado pelo Director-Geral; e
*f*) Se a manutenção for realizada numa aeronave operada sob um certificado de operação, realizar tal manutenção de acordo com as operações do manual das operações.

**43.03.3. Registo da Revisão**

1. Nenhuma pessoa declarará em qualquer documento de registo de manutenção exigida pelos Regulamentos, que uma

aeronave, sua fuselagem, motor ou o módulo do motor, a hélice ou outro componente da aeronave, foram revistos a menos se for:

*a*) Desmontado, limpo, inspeccionado e reparado conforme necessário, e remontado, usando os métodos e as técnicas aprovados pelo Director-Geral; e

*b*) Testado e aprovado de acordo com:

*i*) Padrões actuais e dados técnicos que foram desenvolvidos e documentados pelo portador de certificado tipo ou de um tipo suplementar de certificado emitido nos termos da Parte 21; ou

*ii*) Outros padrões ou dados técnicos aprovados pelo Director-Geral.

**43.03.4. Manutenção para Operações de IFR**

Qualquer pessoa que realizar uma inspecção ou uma manutenção numa estação de rádio da aeronave para ser usado sob condições de voo IFR realizará a inspecção conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GMR.

**43.03.5. Teste e inspecções**

1. Toda a aeronave, submeter-se-á aos seguintes testes e inspecções conforme prescritos no Documento MOZ-CATS-GMR:

*a*) Inspecções periódicas obrigatórias;

*b*) Testes e inspecções do altímetro;

*c*) Testes e inspecções do transmissor; respondente (transponder) de ATC; e

*d*) Testes e inspecções do transmissor localizador de emergência.

**43.03.6. Inspecções Periódicas Obrigatórias**

1. Qualquer pessoa que realizar uma inspecção periódica obrigatória realizará os testes e as inspecções conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GMR.

2. Qualquer pessoa que realizar uma inspecção progressiva de acordo com um programa progressivo da inspecção deve:

*a*) No início do ciclo progressivo da inspecção, inspeccionar a aeronave completamente; e

*b*) Após a inspecção inicial, levar a cabo inspecções rotineiras e inspecções detalhadas de acordo com o programa progressivo da inspecção.

**43.03.7. Testes e Inspecções do Sistema do Altímetro**

1. Qualquer pessoa que levar a cabo os testes e inspecções do sistema do altímetro deve:

*a*) Executar os testes e as inspecções conforme prescrito no documento MOZ-CATS-GMR; e

*b*) Para os testes do altímetro, registar na caixa do altímetro, a data em que o altímetro foi testado e a altura máxima.

**43.03.8. Teste e Inspecções do Transmissor-Respondente de ATC**

Qualquer pessoa que realizar testes e inspecções do transmissor-respondente (transponder) de ATC executará os testes e as inspecções conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GMR.

**43.03.9. Testes e Inspecções do Transmissor do Localizador da Emergência**

Qualquer pessoa que realizar testes e inspecções do transmissor do localizador da emergência executará os testes e as inspecções conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GMR.

**43.03.10. Exigências da Inspecção**

1. Qualquer pessoa que realizar uma inspecção deve:

*a*) Realizar a inspecção para determinar que a aeronave ou o componente da aeronave sob a inspecção, está em conformidade com todas as exigências apropriadas da navegabilidade prescritas na Parte 21; e

*b*) Se realizar uma inspecção periódica obrigatória, usar uma lista de verificação que inclua o parâmetro e os detalhes dos testes e das inspecções consultados no regulamento 43.02.5 e 43.02.6.

**43.03.11. Teste não destructivo**

1. Qualquer pessoa que realizar a manutenção numa aeronave ou num componente da aeronave onde os dados aplicáveis da manutenção requeiram um teste indestructivo conforme especificado no Documento MOZ-CATS-GMR, deve:

*a*) Ser portador dum certificado apropriado à técnica que está sendo usada, ou um certificado equivalente aprovado pelo (a)Director(a); e

*b*) Executar o teste não destructivo usando os métodos, técnicas e práticas apropriadas e aprovados pelo Director-Geral.

**43.03.12. Limitações da Navegabilidade**

Qualquer pessoa que realizar a manutenção especificada na secção das Limitações da Navegabilidade do manual da manutenção do fabricante, ou em quaisquer instruções para a navegabilidade contínua, realizará a manutenção de acordo com essa secção.

**43.03.13 Registos da Manutenção**

1. Qualquer pessoa que realizar a manutenção numa aeronave ou componente da aeronave registará, na conclusão da manutenção:

*a*) Detalhes da manutenção incluindo, onde aplicável, o tipo da inspecção e alguns dados aprovados usados;

*b*) Para uma inspecção progressiva, se uma inspecção detalhada ou a inspecção rotineira dos componentes particulares ou áreas da aeronave foram realizadas;

*c*) Os números da série, se existirem, dos componentes removidos e montados;

*d*) Detalhes das medidas ou dos resultados do teste obtidos, incluindo os resultados de quaisquer testes terrestres ou aéreos;

*e*) Para o teste e inspecção do sistema dum altímetro, a data e a altura máxima em que o altímetro foi testado;

*f*) A data da conclusão de tal manutenção;

*g*) O nome da pessoa que termina tal manutenção, se houver excepção da pessoa que certifica a liberação ao serviço;

*h*) A localização e, se aplicável, o nome da instalação onde tal manutenção foi realizada; e

*i*) Onde tal manutenção foi realizada como consequência da falha de qualquer equipamento, ou dos danos causados por aterragem forçada ou por acidente, as razões para realizar a manutenção.

2. A pessoa que realiza a manutenção deve:

*a*) Registar os detalhes referidos no sub-regulamento (1) no livro de registo apropriado ou num registo da manutenção aprovado pelo Director-Geral que incluirá o número da licença da pessoa;

*b*) Registar os detalhes legivelmente à tinta ou outro material permanente; e

*c*) Onde as folhas ou outros registos associados da manutenção são usados para documentar os detalhes da manutenção, deve:

*i*) Referenciar aqueles registos no livro de registos, ou no registo da manutenção aprovado pelo Director--Geral e

*ii*) Arquivar os registos por um período apropriado prescrito nos Regulamentos.

**43.03.14. Grandes Modificações e Reparações**

1. Nenhuma pessoa deve, sem a prévia aprovação por escrito da Autoridade, realizar quaisquer reparações ou modificações, incluindo as mudanças ao equipamento ou a instalação destas, que afectam, ou possam afectar, a operacionalidade do avião, ou a segurança dos seus ocupantes ou de quaisquer outras pessoas ou propriedade.

2. Para o efeito da aprovação exigida no subparágrafo 1 o requerente deve demonstrar conhecimentos profundos nos princípios de design incorporados na construção da aeronave em questão e obter uma prévia aprovação dos dados técnicos ou informação referente ao projecto, conforme especificado no sub-regulamento 3 a seguir, do Estado de Desenho ou de Fabrico aeronave.

3. Antes da concessão pela Autoridade, de uma modificação ou reparação referida no sub-regulamento 1, o proprietário da aeronave, ou qualquer outra pessoa que requerer a modificação, fornecerá à Autoridade tal informação, dados, cálculos, relatórios sobre testes, desenhos ou diagramas de fiação relacionados com o projecto, e a prova da eficácia ou da navegabilidade de tal modificação, em conformidade com os requisitos que o Director--Geral puder exigir.

4. Não obstante as provisões dos sub-regulamentos 1 e 2, tais modificações podem de tempos em tempos serem recomendadas pelo fabricante do tipo de aeronave ou de equipamento concernido e podem ser realizados se as modificações forem realizadas de acordo com as recomendações do fabricante referido.

**43.03.15. Registos de Grandes Reparações e Modificações**

Qualquer pessoa que realizar uma grande reparação ou uma grande modificação deve, além do registo referido no regulamento 43.02.13, registar a reparação ou a modificação, e processar o certificado relacionado com a manutenção da aeronave, conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GMR.

**43.03.16. Voos de Testes**

1. Para a emissão dum certificado de navegabilidade ou após qualquer reparação principal ou modificação principal da aeronave, voos de teste devem, se exigidos pelo Director-Geral, serem realizados na aeronave sob tais circunstâncias e em conformidade com o que o Director-Geral puder determinar.

2. Nenhum passageiro à excepção de uma pessoa que tenha conhecimentos de especialista essencial para ajudar no voo de teste, carga ou correio será transportado em qualquer aeronave submetida a um voo de teste.

**43.03.17. Reparações Provisórias e Permanentes após Acidentes ou Incidentes**

Qualquer reparação provisória ou permanente numa aeronave ou um componente da aeronave que tenha sido danificado depois que um acidente ou um incidente será sujeita à aprovação prévia do Director-Geral e realizada de acordo com as exigências conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GMR.

**43.03.18 Exigências da bússola da aeronave**

Qualquer bússola montada numa aeronave tem que ser balançada e mantida de acordo com as exigências conforme prescritas no Documento MOZ-CATS-GMR.

## Subparte 3 – Autorização Para Serviço de Voo

**43.03.1. Pessoas para Certificar a Liberação para o Serviço de Voo**

1. Sujeito às provisões de sub-regulamentos (2) e (3), nenhuma pessoa certificará uma aeronave ou um componente da aeronave para a autorização-liberação para o serviço de voo após a manutenção a menos que tal pessoa:

*a*) Seja portadora de uma licença de mecânico de manutenção de aeronave com uma classificação apropriada emitida nos termos da Parte 66;

*b*) Seja autorizada pelo titular de uma aprovação da organização para a manutenção de aeronave com uma classificação apropriada emitida nos termos da Parte 145, para certificar a manutenção no âmbito de tal aprovação;

*c*) Esteja autorizada pelo Director-Geral para certificar uma aeronave ou uma componente da aeronave para a liberação para o serviço de voo; e

*d*) Para manutenção não programada realizada fora de Moçambique, exige-se uma licença ou uma autorização equivalente emitida por uma autoridade apropriada para o tipo de aeronave ou de componente da aeronave; ou

*e*) Para a manutenção programada realizada fora de Moçambique, exige-se uma aprovação da Organização para a Manutenção de aeronave, emitida pelo Director- -Geral nos termos da Parte 145 para o tipo de aeronave ou de componente da aeronave.

2. O titular de uma licença de Piloto com um tipo apropriado de classificação emitida nos termos da Parte 61 pode certificar a manutenção que foi realizada de acordo com as circunstâncias referidas no regulamento 43.02.1(2).

3. Qualquer pessoa pode certificar uma aeronave construída por amador, um giroplano, um dirigível, um planador, um balão livre pilotado, aeronave remotamente pilotado ou um avião construído de produção, ou todo o componente a ele referente para a autorização-liberação ao serviço se tal pessoa for autorizada a certificar a manutenção pelo orgão ou instituição designada pelo Director-Geral.

**43.03.2. Exigências para Certificar a Autorização - Liberação ao Serviço de Voo**

Nenhuma pessoa certificará uma aeronave ou um componente da aeronave para a autorização-liberação para o serviço, após a manutenção, a menos que tal manutenção seja realizada de acordo com as provisões desta Parte e, em relação a tal manutenção, a aeronave ou o componente da aeronave estiver montado para a autorização-liberação para o serviço.

**43.03.3. Certificação Após a Inspecção**

1. Qualquer pessoa que certificar um avião ou um componente de uma aeronave para a autorização, liberação para o serviço, após ter realizado uma inspecção, lançar no livro de registo apropriado ou o outro registo da manutenção deverá aprovado pelo(a) Director(a) Geral o seguinte:

*a*) A declaração conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GMR; e

*b*) Além da declaração referida no parágrafo *a*), a sua assinatura, o número da licença ou da autorização, e a data de lançamento.

**43.03.4. Certificar após a Manutenção**

1. Qualquer pessoa que certificar um avião ou um componente de uma aeronave para a autorização liberação para o serviço, depois da manutenção, deverá lançar no livro de registo apropriado ou o outro registo da manutenção aprovado pela Autoridade:

*a*) A declaração conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GMR; e

*b*) Além da declaração referida no parágrafo *a*), a sua assinatura, o número da licença ou da autorização, e a data do lançamento.

2. Se os componentes não forem instalados, nem forem alocados a uma aeronave, a pessoa a certificar a autorização - liberação para o serviço, certificará a autorização-liberação para o serviço no formulário apropriado conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GMR.

**43.03.5. Discrepâncias**

1. Qualquer pessoa que realizar uma inspecção e não considerar a aeronave ou o componente aptos para o serviço deve:

*a*) Fornecer ao proprietário ou ao operador uma lista assinada e datada das discrepâncias, incluindo qualquer equipamento que for marcado "inoperante " nos termos do parágrafo *b*), se tal pessoa certificar-se de que o avião:

*i*) não é navegável; ou

*ii*) não confere com os dados do certificado tipo aplicável, as directrizes orientadoras da navegabilidade ou outros dados aprovados sobre o qual a navegabilidade de tal aeronave depende.

*b*) Para aqueles items que estão inoperativos, colocar uma etiqueta em cada instrumento inoperativo e nos controles da cabina do Piloto de cada artigo do equipamento inoperativo marcando cada artigo "inoperativo";

*c*) Incorporar a indicação apropriada conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GMR, no livro de registo apropriado ou no registo técnico; e

*d*) Incorporar sua assinatura, número da licença ou da autorização, e a data de lançamento.

**43.03.6. Dados do Manual do Voo**

Se os dados aprovados para uma reparação ou uma modificação numa aeronave ou o componente da aeronave incluírem mudanças às limitações das operações ou aos dados de voo no manual de voo da aeronave, a pessoa que certificar a autorização-liberação para o serviço não certificará a autorização-liberação para o serviço até que as mudanças estejam incorporadas no manual do voo.

**43.03.7. Inspecção Duplicada dos Controles**

1. Nenhuma pessoa certificará uma aeronave ou um componente da aeronave para a liberação para o serviço de voo após a montagem inicial, o distúrbio subsequente ou o ajuste de qualquer Parte de uma aeronave ou de um sistema de controlo a não ser que:

*a*) Uma inspecção duplicada de segurança do sistema de controlo for realizada; e

*b*) A inspecção duplicada de segurança for registada e certificada no livro de registo apropriado, ou no outro registo da manutenção aprovado pela Autoridade.

2. Uma inspecção duplicada de segurança autorizada nos termos do subregulamento *1*), consiste em:

*a*) Uma inspecção por uma pessoa referida no regulamento 43.03.1 para certificar a autorização - liberação para o serviço do sistema de controlo após a manutenção; e

*b*) Uma segunda inspecção realizada por uma outra pessoa conforme referido no regulamento 43.03.1.

**43.03.8. Inspecções do Funcionamento em Terra - Motores Recíprocos**

1. Nenhuma pessoa certificará um avião potenciado à motores recíprocos para a liberação para o serviço de voo, após uma inspecção periódica obrigatória a menos que tal pessoa garanta que:

*a*) Um funcionamento do motor da aeronave em terra tenha sido realizado para determinar o desempenho satisfatório, de acordo com as recomendações do fabricante, para:

*i*) A potência produzida (RPM estática e inactiva);

*ii*) O sistema de ignição;

*iii*) A pressão do combustível e de óleo; e

*iv*) A temperatura do cilindro ou do refrigerador, e temperatura de óleo.

*b*) As condições ambiente da temperatura e a pressão atmosférica e os detalhes dos resultados sejam registados:

*i*) No livro de registo apropriado do motor ou da aeronave; e

*ii*) Num registo da manutenção aprovado pelo Director-Geral.

**43.03.9. Inspecções do Funcionamento em Terra - Motor de Turbina**

1. Nenhuma pessoa poderá certificar uma aeronave potenciado de motor de turbina para a liberação para prestar serviços, após uma inspecção periódica obrigatória a menos que tal pessoa garanta que:

*a*) Um funcionamento do motor da aeronave em terra tenha sido realizado, para determinar o desempenho satisfatório, de acordo com as recomendações do fabricante; e

*b*) As condições ambiente da temperatura e pressão atmosférica e os detalhes dos resultados sejam registados:

*i*) No livro de registo apropriado do motor ou da aeronave; ou

*ii*) Num registo da manutenção aprovado pelo Director(a).

2. A pessoa que realiza o teste de funcionamento em terra, referido no sub-regulamento 1 (a), será:

*a*) Portador de uma licença de Piloto com o tipo apropriado de classificação relacionado com a aeronave; ou

*b*) O portador de uma licença de mecânico de manutenção de aeronave com classificação da categoria A e C relacionado com a aeronave, e certificado pela Organização de Manutenção de Aeronaves para assim proceder.

**43.03.10. Preenchimento do Registo Técnico**

Nenhuma pessoa certificará uma aeronave ou um componente da aeronave para a liberação para o serviço num registo técnico da aeronave a menos que cada secção aplicável do registo técnico esteja preenchida, incluindo detalhes de qualquer rectificação adiada.

## Subparte 4 – Revisão da Manutenção

**43.04.1 Certificação da Revisão**

1. Qualquer operador realizará uma Revisão Anual da Manutenção conforme prescrito no Documento MOZ-CATS- -GMR.

2. Qualquer pessoa que realizar e certificar uma revisão anual da manutenção para uma aeronave deve inscrever:

*a*) A declaração conforme prescrito no Documento MOZ-CATS-GMR, no livro de registo da aeronave ou no outro registo técnico aprovado pelo Director-Geral;

*b*) Além da declaração referida no parágrafo (a), a sua assinatura, o número da licença ou da autorização, e a data de lançamento; e

*c*) Na secção apropriada do registo técnico da aeronave, a data da revisão.

3. Cumprindo com as exigências do sub-regulamento 43.03.5 a respeito de qualquer discrepância encontrada durante a revisão.

Preço — 157,45 MT

IMPRENSA NACIONAL DE MOÇAMBIQUE, E.P.